

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 22 juin 2021

(112^e jour de séance de la session)



**PREMIER
MINISTRE**

Direction de l'information
légale et administrative

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME PASCALE GRUNY

Secrétaires :

MM. Pierre Cuypers, Joël Guerriau.

1. **Procès-verbal** (p. 5324)
2. **Lutte contre le dérèglement climatique.** – Suite de la discussion en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 5324)

Demande de priorité (p. 5324)

Demande de priorité du titre V. – M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports ; M. Jean-François Longeot, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – La priorité est ordonnée.

Articles additionnels après l'article 26
(*suite*) (p. 5324)

- Amendement n° 1112 de M. Jacques Fernique. – Retrait.
- Amendement n° 2157 rectifié du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.
- Amendement n° 1113 de M. Jacques Fernique. – Rejet.
- Amendement n° 1114 de M. Jacques Fernique. – Retrait.
- Amendement n° 1721 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Article 26 *bis* (p. 5327)

- Amendement n° 2161 du Gouvernement. – Adoption.
- Amendement n° 990 rectifié *bis* de M. Fabien Genet. – Devenu sans objet.
- Amendement n° 991 rectifié *bis* de M. Fabien Genet. – Devenu sans objet.
- Amendement n° 1000 rectifié *bis* de M. Fabien Genet. – Devenu sans objet.
- Amendement n° 989 rectifié *bis* de M. Fabien Genet. – Retrait.
- Amendements identiques n° 264 rectifié *bis* de M. Gérard Longuet et 1054 rectifié *bis* de Mme Denise Saint-Pé. – Retrait des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 26 *ter* (p. 5331)

- Amendement n° 2167 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 1495 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 26 *quater* (p. 5333)

Amendement n° 971 rectifié de M. Vincent Segouin. – Rejet.

Amendements identiques n° 1496 de M. Olivier Jacquin et 2166 du Gouvernement. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article.

Article 26 *quinquies* (p. 5334)

Amendement n° 1058 rectifié de M. Hervé Maurey. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 26 *sexies* (p. 5335)

Amendement n° 972 rectifié de M. Vincent Segouin. – Rejet.

Amendement n° 1574 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 528 rectifié de M. Jacques Fernique. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 26 *septies* (p. 5337)

Amendement n° 651 de Mme Cathy Apourceau-Poly. – Rejet.

Amendements identiques n° 18 rectifié *bis* de M. Jacques Fernique, 1032 rectifié de M. Éric Gold et 1497 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet des trois amendements.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 26 *septies* (p. 5338)

Amendement n° 2017 rectifié *bis* de M. Loïc Hervé. – Rejet.

Article 26 *octies*
(*supprimé*) (p. 5339)

Amendement n° 2081 de M. Frédéric Marchand. – Rejet.

Amendement n° 695 rectifié *bis* de M. Emmanuel Capus. – Retrait.

L'article demeure supprimé.

Article 26 *nonies* (p. 5340)

Amendement n° 318 rectifié de M. Bruno Rojouan. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 26 *nonies* (p. 5341)

Amendement n° 980 rectifié *bis* de Mme Denise Saint-Pé. – Rejet.

Article 27 (p. 5342)

M. Philippe Tabarot, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

M. Olivier Jacquin

M. Jean-Pierre Moga

Mme Patricia Schillinger

M. Christian Klinger

M. Jacques Fernique

Mme Elsa Schalck

Mme Christine Lavarde

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué

Amendement n° 323 rectifié de M. Bruno Rojouan. – Retrait.

Amendement n° 2162 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 2277 de la commission. – Adoption.

Amendements identiques n°s 1040 de M. Jacques Fernique et 1499 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 1972 rectifié de M. Yves Bouloux. – Retrait.

Amendement n° 1501 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 1371 rectifié de M. Stéphane Piednoir. – Adoption.

Amendement n° 114 rectifié de M. Stéphane Sautarel. – Adoption.

Amendement n° 1074 rectifié *ter* de M. Jean-Pierre Moga. – Adoption.

Amendement n° 19 rectifié de Mme Else Joseph. – Rejet.

Amendement n° 1334 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet.

Amendement n° 526 de M. Jacques Fernique. – Retrait.

Amendement n° 1336 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Adoption.

Amendement n° 1076 rectifié *bis* de M. Jean-François Longeot. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 27 (p. 5355)

Amendement n° 1782 rectifié *ter* de Mme Nicole Bonnefoy. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 475 de M. Jacques Fernique. – Retrait.

Amendements identiques n°s 15 rectifié *bis* de M. Jacques Fernique, 647 de Mme Cathy Apourceau-Poly, 1029 rectifié de M. Éric Gold, 1562 de M. Olivier Jacquin et 2014 rectifié *bis* de M. Loïc Hervé. – Rejet des cinq amendements.

Article 27 *bis* AA
(nouveau) (p. 5359)

Amendement n° 1335 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Retrait.

Amendement n° 2276 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 27 *bis* A (p. 5360)

Amendements identiques n°s 312 rectifié *bis* de Mme Christine Lavarde, 794 rectifié de M. Jacques Fernique, 1168 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Corbisez et 1209 rectifié de Mme Sonia de La Provôté. – Adoption des quatre amendements rédigeant l'article.

Article 27 *bis* B (p. 5362)

Amendement n° 2155 du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 27 *bis* C (p. 5362)

Amendement n° 1502 de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles 27 *bis* et 28 – Adoption. (p. 5363)Article 28 *bis* (p. 5363)

Amendement n° 1657 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 29 (p. 5363)

M. Marc Laménie

Amendement n° 633 de M. Gérard Labellec. – Rejet.

Amendement n° 1503 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 113 rectifié de M. Stéphane Sautarel. – Retrait.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 29 (p. 5366)

Amendement n° 1551 de M. Olivier Jacquin. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 286 rectifié *ter* de Mme Dominique Estrosi Sassone. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 166 rectifié de M. Gérard Lahellec. – Rejet.

Amendements identiques n°s 549 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez, 597 rectifié de Mme Vanina Paoli-Gagin, 638 rectifié de Mme Cathy Apourceau-Poly, 977 rectifié *ter* de M. Jacques Fernique, 1725 de M. Olivier Jacquin et 2009 rectifié de M. Loïc Hervé. – Rejet.

Amendements identiques n°s 1860 rectifié de M. Olivier Jacquin, 1966 de Mme Laurence Muller-Bronn et 2273 de la commission. – Adoption des trois amendements insérant un article additionnel.

Amendements identiques n°s 979 rectifié *ter* de M. Jacques Fernique et 1150 rectifié *bis* de M. Jean-Pierre Corbisez. – Rejet des deux amendements.

Amendements identiques n°s 639 rectifié de Mme Cathy Apourceau-Poly, 978 rectifié *ter* de M. Jacques Fernique, 1149 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez, 1549 de M. Olivier Jacquin et 2010 rectifié de M. Loïc Hervé. – Rejet des amendements n°s 639 rectifié, 978 rectifié *ter*, 1149 rectifié et 1549, l'amendement n° 2010 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendement n° 725 rectifié *bis* de Mme Angèle Préville. – Rejet.

Amendement n° 313 de M. Gérard Lahellec. – Retrait.

Article 29 *bis* A
(*nouveau*) (p. 5371)

M. Marc Laménie

M. Didier Rambaud

Amendement n° 481 rectifié de M. Jacques Fernique. – Rejet.

Amendement n° 1754 rectifié de M. Mathieu Darnaud. – Retrait.

Amendement n° 1504 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 1133 rectifié de M. Didier Mandelli. – Retrait.

Amendement n° 1089 rectifié de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° 1455 de Mme Martine Filleul. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 29 *bis* B
(*nouveau*) (p. 5375)

Amendement n° 1152 rectifié de M. Jean-Pierre Corbisez. – Retrait.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 29 *bis* B (p. 5375)

Amendement n° 1649 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 118 rectifié *bis* de M. Stéphane Sautarel. – Retrait.

Amendement n° 170 rectifié de M. Gérard Lahellec. – Rejet.

Amendement n° 1485 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 29 *bis*
(*supprimé*) (p. 5379)

Articles additionnels après l'article 29 *bis* (p. 5379)

Amendement n° 223 rectifié de Mme Nathalie Delattre. – Rejet.

Amendement n° 165 de M. Gérard Lahellec. – Rejet.

Amendement n° 1648 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Intitulé du chapitre II (p. 5381)

Amendement n° 1566 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Article 30 (p. 5382)

M. Philippe Tabarot, rapporteur

M. Stéphane Demilly

M. Olivier Jacquin

M. Marc Laménie

Mme Angèle Préville

Amendement n° 174 de M. Gérard Lahellec. – Rejet.

Amendement n° 1362 rectifié de M. Jacques Fernique. – Rejet.

Amendements identiques n°s 57 rectifié de M. Stéphane Sautarel et 95 rectifié *bis* de M. Stéphane Demilly. – Rejet.

Amendement n° 2008 rectifié de M. Dany Wattebled. – Rejet.

Amendement n° 1506 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 2163 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n° 1567 de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n° 1505 de M. Olivier Jacquin. – Adoption.

Amendement n° 168 de M. Gérard Lahellec. – Adoption.

Amendements identiques n^{os} 42 rectifié *bis* de M. Franck Menonville, 901 rectifié *ter* de M. Laurent Duplomb et 1198 de M. François Bonhomme. – Rejet des amendements n^{os} 42 rectifié *bis* et 901 rectifié *ter*, l'amendement n^o 1198 n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n^{os} 43 rectifié *bis* de M. Franck Menonville, 902 rectifié *bis* de M. Laurent Duplomb et 1197 de M. François Bonhomme. – Adoption des amendements identiques n^{os} 43 rectifié *bis* et 902 rectifié *bis*, l'amendement n^o 1197 n'étant pas soutenu.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 30 (p. 5390)

Amendements identiques n^{os} 169 de M. Gérard Lahellec et 1535 de M. Olivier Jacquin. – Rejet des deux amendements.

Amendement n^o 1229 rectifié de M. Jacques Fernique. – Rejet.

Amendement n^o 1963 de M. Jacques Fernique. – Rejet.

Intitulé de la section 1 *bis* (p. 5392)

Amendement n^o 1533 de M. Olivier Jacquin. – Adoption de l'amendement rédigeant l'intitulé.

Article 30 *bis*
(*nouveau*) (p. 5392)

M. Marc Laménie

Amendement n^o 873 rectifié *bis* de Mme Christine Herzog. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 30 *ter*
(*nouveau*) (p. 5393)

M. Olivier Jacquin

Amendement n^o 1507 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n^o 1592 de Mme Martine Filleul. – Retrait.

Amendement n^o 175 de M. Gérard Lahellec. – Rejet.

Amendement n^o 1060 rectifié de M. Hervé Maurey. – Adoption.

Amendement n^o 1059 rectifié de M. Hervé Maurey. – Adoption.

Amendement n^o 2036 de M. Jacques Fernique. – Rejet.

Amendement n^o 2272 de la commission. – Adoption.

Amendement n^o 1508 de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 5397)

PRÉSIDENTE DE M. VINCENT DELAHAYE

Article 59
(*priorité*) (p. 5398)

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques

Mme Patricia Schillinger

M. Jean-Claude Tissot

Amendement n^o 231 rectifié de M. Dominique de Legge. – Retrait.

Amendement n^o 723 rectifié de Mme Angèle Préville. – Rejet.

Amendement n^o 275 rectifié de M. Arnaud Bazin. – Rejet.

Amendement n^o 1895 de M. Joël Labbé. – Retrait.

Amendement n^o 2175 du Gouvernement. – Rejet.

Amendement n^o 1896 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n^o 1244 rectifié de M. Joël Guerriau. – Non soutenu.

Amendement n^o 1800 de Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. – Adoption.

Amendement n^o 1243 rectifié de M. Joël Guerriau. – Non soutenu.

Amendement n^o 1139 de M. Didier Mandelli. – Adoption.

Amendement n^o 926 rectifié *bis* de Mme Corinne Imbert. – Rejet.

Amendement n^o 1436 de M. Franck Montaugé. – Adoption.

Amendement n^o 1106 de M. Fabien Gay. – Retrait.

Amendement n^o 1897 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n^o 1370 rectifié de M. Stéphane Piednoir. – Rejet.

Amendement n^o 1898 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n^o 2055 de Mme Patricia Schillinger. – Adoption.

Amendements identiques n^{os} 279 rectifié de M. Arnaud Bazin, 1245 rectifié *bis* de M. Joël Guerriau et 1900 de M. Joël Labbé. – Adoption des amendements n^{os} 279 rectifié et 1900, l'amendement n^o 1245 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendement n^o 277 rectifié de M. Arnaud Bazin. – Rejet.

Amendement n^o 1899 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n^o 2058 de Mme Patricia Schillinger. – Adoption.

Amendements identiques n° 615 rectifié *bis* de Mme Vanina Paoli-Gagin et 1853 rectifié de M. Rémi Féraud. – Rejet de l'amendement n° 1853 rectifié, l'amendement n° 615 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Amendements identiques n° 1854 rectifié de M. Rémi Féraud et 1870 rectifié *ter* de Mme Patricia Schillinger. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 278 rectifié de M. Arnaud Bazin. – Rejet.

Amendements identiques n° 614 rectifié de Mme Vanina Paoli-Gagin et 1852 rectifié de M. Rémi Féraud. – Rejet de l'amendement n° 1852 rectifié, l'amendement n° 614 rectifié n'étant pas soutenu.

Amendement n° 882 rectifié *bis* de Mme Céline Boulay-Espéronnier. – Rejet.

Amendement n° 1175 de M. Victorin Lurel. – Rejet.

Amendements identiques n° 749 rectifié *bis* de Mme Angèle Prévillé et 1856 rectifié *bis* de M. Rémi Féraud. – Rejet des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 59
(*priorité*) (p. 5415)

Amendement n° 335 rectifié de Mme Valérie Boyer. – Rejet.

Article 59 *bis* A
(*priorité*) (p. 5415)

Amendement n° 1144 de M. Guy Benarroche. – Rejet.

Amendement n° 280 rectifié *bis* de M. Arnaud Bazin. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 59 *bis*
(*priorité*) – Adoption.

Article 59 *ter*
(*supprimé*) (*priorité*) (p. 5416)

Amendements identiques n° 1438 de M. Franck Montaugé et 1901 de M. Joël Labbé. – Rejet des deux amendements.

L'article demeure supprimé.

Article 59 *quater*
(*priorité*) (p. 5418)

Amendement n° 391 rectifié de M. Henri Cabanel. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 60
(*priorité*) (p. 5418)

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques

M. Jean-Claude Tissot

M. Joël Labbé

Amendement n° 1208 rectifié *bis* de M. Fabien Gay. – Retrait.

Amendement n° 1905 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n° 1628 de M. Franck Montaugé. – Rejet.

Amendements identiques n° 316 rectifié *bis* de M. Louis-Jean de Nicolaÿ, 875 de M. Philippe Folliot et 1146 de M. Thierry Cozic. – Adoption des amendements n° 316 rectifié *bis* et 1146, l'amendement n° 875 n'étant pas soutenu.

Amendement n° 899 rectifié de Mme Céline Boulay-Espéronnier. – Retrait.

Amendement n° 1442 de M. Franck Montaugé. – Rejet.

Amendement n° 1328 rectifié *ter* de Mme Annick Billon. – Adoption.

Amendement n° 1662 de Mme Marie-Pierre Monier. – Rejet.

Amendement n° 328 rectifié de Mme Valérie Boyer. – Rejet.

Amendement n° 1688 de M. Franck Montaugé. – Rejet.

Amendement n° 1902 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n° 1439 de M. Franck Montaugé. – Rejet.

Amendements identiques n° 1330 rectifié *ter* de Mme Annick Billon, 1440 de M. Franck Montaugé et 2061 de Mme Patricia Schillinger. – Retrait de l'amendement n° 1330 rectifié *ter*; rejet des amendements n° 1440 et 2061.

Amendements identiques n° 1329 rectifié *ter* de Mme Annick Billon et 1904 de M. Joël Labbé. – Retrait de l'amendement n° 1329 rectifié *ter*; rejet de l'amendement n° 1904.

Amendements identiques n° 32 rectifié *bis* de M. Franck Menonville et 997 rectifié de M. Fabien Genet. – Retrait des deux amendements.

Amendements identiques n° 996 rectifié de M. Fabien Genet et 1664 de M. Christian Redon-Sarrazy. – Retrait de l'amendement n° 996 rectifié; rejet de l'amendement n° 1664.

Amendements identiques n° 881 rectifié *bis* de Mme Céline Boulay-Espéronnier et 945 de M. Stéphane Demilly. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 1903 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n° 1443 de M. Franck Montaugé. – Rejet.

Amendement n° 1906 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n° 880 rectifié *bis* de Mme Céline Boulay-Espéronnier. – Rejet.

Amendement n° 828 rectifié de M. Fabien Gay. – Rejet.

Amendements identiques n^{os} 31 rectifié *bis* de M. Franck Menonville et 995 rectifié de M. Fabien Genet. – Adoption des deux amendements.

Amendement n^o 1661 de M. Christian Redon-Sarrazy. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 1540 de M. Franck Montaugé. – Devenu sans objet.

Amendement n^o 1350 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Retrait.

Amendement n^o 1242 rectifié de M. Franck Menonville. – Non soutenu.

Amendement n^o 1351 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n^o 2064 de Mme Patricia Schillinger. – Rejet.

Amendement n^o 1444 de M. Franck Montaugé. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 60
(*priorité*) (p. 5433)

Amendement n^o 830 rectifié *bis* de M. Fabien Gay. – Rejet.

Amendement n^o 1663 de M. Victorin Lurel. – Retrait.

Amendement n^o 1803 rectifié de Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 1446 de M. Franck Montaugé. – Rejet.

Article 60 bis A (*nouveau*) (*priorité*) – Adoption.

Article 60 *bis*
(*priorité*) (p. 5436)

Amendement n^o 1910 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n^o 1352 rectifié de M. Olivier Jacquin. – Rejet.

Amendement n^o 2068 rectifié de Mme Patricia Schillinger. – Retrait.

Amendement n^o 1908 rectifié de M. Joël Labbé. – Adoption.

Amendement n^o 1909 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n^o 1451 rectifié *bis* de M. Hervé Gillé. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 60 *bis*
(*priorité*) (p. 5439)

Amendement n^o 829 de M. Fabien Gay. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 60 *ter*
(*nouveau*) (*priorité*) (p. 5440)

Amendement n^o 1802 de Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. – Adoption.

Amendement n^o 1925 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 60 *ter*
(*priorité*) (p. 5441)

Amendement n^o 1926 rectifié de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n^o 1668 rectifié *ter* de M. Franck Montaugé. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 1669 rectifié de M. Franck Montaugé. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n^o 1456 rectifié de M. Franck Montaugé. – Rejet.

Amendement n^o 1931 rectifié *bis* de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n^o 1930 rectifié *ter* de M. Joël Labbé. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 60 *quater*
(*nouveau*) (*priorité*) (p. 5446)

Amendements identiques n^{os} 33 rectifié *bis* de M. Franck Menonville, 1069 rectifié *ter* de M. Olivier Rietmann et 1541 de M. Franck Montaugé. – Adoption des trois amendements.

Amendement n^o 1801 de Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. **Ordre du jour** (p. 5446)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME PASCALE GRUNY

vice-président

Secrétaires :
M. Pierre Cuypers,
M. Joël Guerriau.

Mme le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

Mme le président. Le compte rendu intégral de la séance du vendredi 18 juin 2021 a été publié sur le site internet du Sénat.

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

Le procès-verbal est adopté.

2

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

SUITE DE LA DISCUSSION EN PROCÉDURE
 ACCÉLÉRÉE D'UN PROJET DE LOI
 DANS LE TEXTE DE LA COMMISSION

Mme le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (projet n° 551, texte de la commission n° 667, rapport n° 666, avis n° 634, 635, 649 et 650).

Demande de priorité

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports.* En accord avec les commissions concernées, le Gouvernement demande l'examen en priorité du titre V du projet de loi aujourd'hui, mardi 22 juin, à la reprise du soir.

Mme le président. Conformément à l'article 44, alinéa 6, du règlement, le Gouvernement demande l'examen en priorité du titre V du projet de loi, c'est-à-dire des articles 59 à 66 *quater*, afin qu'il soit examiné ce soir, à la reprise de nos travaux.

Quel est l'avis de la commission sur cette demande de priorité?

M. Jean-François Longeot, *président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* La commission émet un avis favorable sur cette demande de priorité.

Par ailleurs, j'indique à mes collègues qu'il nous reste 1 031 amendements à examiner. J'invite donc chacun à faire preuve de concision, par pragmatisme, par exemple lors de la présentation d'amendements identiques. Cela nous évitera sans doute de devoir siéger vendredi soir et lundi matin.

Mme le président. La priorité est ordonnée.

Dans la discussion du texte de la commission, nous poursuivons l'examen, au sein de la section 2 du chapitre I^{er} du titre III, des amendements tendant à insérer un article additionnel après l'article 26.

TITRE III
 (SUITE)

SE DÉPLACER

Chapitre I^{er}
 (suite)

PROMOUVOIR LES ALTERNATIVES À L'USAGE
 INDIVIDUEL DE LA VOITURE ET LA TRANSITION
 VERS UN PARC DE VÉHICULES PLUS
 RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Section 2
 (suite)

Autres dispositions

Articles additionnels après l'article 26 (suite)

Mme le président. L'amendement n° 1112, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Je tâcherai d'être bref!

Le report modal de la voiture thermique vers le vélo permettrait d'économiser, selon les estimations, 1,4 million de tonnes d'équivalent CO₂. Pour cela, des infrastructures de stationnement sécurisé sont nécessaires, afin de faciliter l'intermodalité, de telles infrastructures permettant d'éviter le vol, deuxième frein à la pratique du vélo.

L'insuffisance de l'offre de stationnement, tant au départ qu'à l'arrivée du trajet, limite aujourd'hui l'usage de ce moyen de déplacement. C'est pourquoi l'accès à un parc de stationnement situé à proximité des gares ferroviaires et routières est indispensable, afin que le vélo soit une solution de rabattement vers les gares.

Ainsi, nous proposons que les gares ferroviaires et routières, ainsi que les pôles d'échanges multimodaux, soient dotées, d'ici à 2024, d'équipements de stationnement de vélo représentant au moins 6 % du trafic quotidien de voyageurs, soit les deux tiers de l'objectif de part modale fixé pour 2024.

En Suisse, en Allemagne, en Europe du Nord, les places de stationnement réservées aux vélos dans les gares sont bien supérieures à celles dont nous disposons en France, y compris dans les gares alsaciennes, qui sont pourtant en avance.

S'il était adopté, notre amendement permettrait de rattraper notre retard.

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

M. Philippe Tabarot, *rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable*. Ce projet de loi, à la suite, notamment, de son examen en commission, comporte déjà plusieurs mesures permettant de favoriser le développement du vélo.

En outre, la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite LOM, prévoit déjà que les gares de voyageurs, les pôles d'échanges multimodaux et les gares routières doivent s'équiper de parcs de stationnement sécurisés pour les vélos avant le 1^{er} janvier 2024.

Par ailleurs, le seuil retenu paraît trop élevé à la commission, notamment pour les gares nationales, qui accueillent souvent des voyageurs chargés, lesquels utilisent peu le vélo.

Je préfère donc laisser la main aux autorités régionales et aux territoires, qui sont déjà engagés dans le développement de l'intermodalité.

La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*. Mon avis s'inscrit dans le droit fil de celui du rapporteur.

Je précise toutefois que le Gouvernement s'est évidemment saisi de cet enjeu et qu'un décret en date du 8 juin dernier a paru, lequel rend obligatoire l'installation de parcs de stationnement sécurisés de vélos d'ici au 1^{er} janvier 2024 dans les mille gares de voyageurs les plus fréquentées.

En outre, M. le rapporteur l'a indiqué, la LOM invite les communes et les autorités organisatrices de la mobilité à mener une réflexion sur le développement du stationnement, l'objectif étant fixé, au total, à 100 000 places équipées d'ici à 2024.

L'amendement étant satisfait dans son esprit, j'en demande le retrait ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme le président. Monsieur Fernique, l'amendement n° 1112 est-il maintenu ?

M. Jacques Fernique. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1112 est retiré.

L'amendement n° 2157 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*. Cet amendement vise à permettre à la Société du Grand Paris (SGP) de participer au financement des projets d'intermodalité, sous maîtrise d'ouvrage des collectivités territoriales, dans la limite de 300 mètres autour des gares du Grand Paris Express.

Cette participation minoritaire de la SGP favoriserait l'intermodalité autour des gares du projet du Grand Paris Express. Cette mesure encouragerait notamment le recours au métro et aux transports collectifs, dont l'impact en termes d'émission de CO₂ est moindre que celui de la voiture individuelle.

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

M. Philippe Tabarot, *rapporteur*. Cet amendement, s'il était adopté, permettrait de renforcer le financement par la SGP de l'intermodalité, ce qui me paraît positif au regard des objectifs de décarbonation des mobilités dans le cadre du projet du Grand Paris.

La commission émet donc un avis favorable sur cet amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2157 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 26.

L'amendement n° 1113, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

« Sous-section... »

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

« Art. L. 111-6-... – Le copropriétaire d'un immeuble doté de parties communes d'une superficie suffisante ne peut s'opposer sans motif sérieux et légitime à l'installa-

tion d'infrastructures permettant le stationnement des vélos dans ces parties communes, à la demande d'un copropriétaire ou d'un locataire et aux frais de ces derniers. Les places de stationnement pour vélos ainsi aménagées sont limitées au nombre de propriétaires ou locataires qui en font la demande. Elles sont retirées par le copropriétaire concerné à défaut d'usage par lui-même ou son locataire pendant plus d'un an.

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

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Les places de stationnement sécurisées pour vélos constituent, je le disais, une garantie contre le vol ; 400 000 vols de vélos sont commis chaque année, dont la moitié dans des lieux privés. C'est l'un des principaux freins à l'usage de la bicyclette.

En outre, on estime que le quart – ce n'est pas négligeable – des victimes de vol ne rachètent pas de vélo ensuite.

Deux avancées législatives majeures – la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Grenelle II, et la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte – ont introduit l'obligation d'installer un parc de stationnement sécurisé pour les vélos dans les bâtiments neufs à usage de logement et de bureaux et dans les bâtiments hébergeant un service public industriel, les centres commerciaux et les cinémas neufs.

Il convient d'aller encore plus loin et de permettre aux propriétaires ou aux locataires d'un immeuble déjà bâti disposant d'espaces communs suffisants d'installer, à leurs frais, des infrastructures pour le stationnement des vélos.

L'article 26 *bis* du présent projet de loi prévoit la mise en place d'infrastructures collectives de recharge électrique dans les immeubles collectifs, afin de favoriser le développement des motorisations concernées. Dans le même esprit, il est raisonnable d'adopter un dispositif favorisant l'usage du vélo.

Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement tend à créer, après le droit à la prise, un droit au stationnement de vélo dans les copropriétés.

Le dispositif proposé nous semble intéressant, au regard de l'enjeu du développement des mobilités actives, mais nous ne disposons d'aucune estimation du coût réel de cette mesure pour les copropriétés ; il nous est donc difficile d'émettre un avis suffisamment éclairé. Par conséquent, la commission souhaite entendre l'avis du Gouvernement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement vise également l'objectif que vous avez largement et brillamment exposé. La LOM permet d'ores et déjà aux copropriétés de prendre une décision sur ce sujet à la majorité simple.

Le Gouvernement pense que c'est un bon équilibre et vous demande de bien vouloir retirer cet amendement, monsieur le sénateur ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Même avis.

Mme le président. Monsieur Jacques Fernique, l'amendement n° 1113 est-il maintenu ?

M. Jacques Fernique. Oui, madame la présidente.

Mme le président. Je le mets aux voix.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 1114, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Cet amendement, complémentaire du précédent, vise à assouplir les règles de vote sur l'installation d'infrastructures dédiées au stationnement des cycles dans les copropriétés. Il s'agit de simplifier la mise en place de telles infrastructures.

Notre amendement tend ainsi à permettre le vote à la majorité des présents ou des représentés de la décision d'installation et de financement de ces infrastructures de stationnement.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Là encore, l'objet de l'amendement est intéressant, mais il est difficile de se prononcer sans aucune évaluation du coût du dispositif.

La commission souhaite donc entendre à nouveau l'avis du Gouvernement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement émet le même avis sur cet amendement que sur le précédent.

Je précise néanmoins que l'assouplissement des règles de majorité pour le vote des travaux relatifs à la création d'infrastructures de stationnement contreviendrait au droit de propriété de chaque copropriétaire. En revanche, le dispositif de la passerelle permet d'ores et déjà de passer de la majorité absolue à une majorité simple, dès lors que la décision a recueilli un minimum d'adhésions des copropriétaires. Le mécanisme de la LOM a permis d'atteindre un bon équilibre global.

Le Gouvernement demande donc le retrait de cet amendement.

Mme le président. Monsieur Fernique, l'amendement n° 1114 est-il maintenu ?

M. Jacques Fernique. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1114 est retiré.

L'amendement n° 1721, présenté par MM. Jacquin, Dagbert, J. Bigot, Montaugé et Kanner, Mme Bonnefoy, M. Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévile, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 26

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Il existe, vous le savez, beaucoup d'innovations en matière de mobilité; je pense notamment aux nouvelles solutions techniques hybrides, se situant entre le vélo classique et la voiture: les vélomobiles, les vélos-cargos ou autres.

L'avantage de ces nouveaux dispositifs est qu'ils sont d'une grande efficacité énergétique; ils font en outre partie des mobilités actives et contribuent de ce fait à améliorer la santé des personnes qui les utilisent.

Aussi cet amendement a-t-il pour objet de demander un rapport au Gouvernement sur l'action qu'il mène en faveur du développement de ces véhicules intermédiaires, dont le poids est inférieur à 500 kilogrammes.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Le développement de ces véhicules intermédiaires est en bonne voie; il est soutenu par les efforts des entreprises innovantes de ce secteur.

Il ne paraît néanmoins pas particulièrement utile de demander un rapport au Gouvernement sur ce sujet. Vous demanderez des rapports au travers d'autres amendements, sur lesquels, je vous rassure, la commission émettra un avis favorable.

Ces véhicules connaissant une popularité croissante et le secteur une forte évolution, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Vous avez tout à fait raison, monsieur le sénateur, de pointer les grandes évolutions technologiques que représentent ces nouveaux véhicules légers.

Il existe un cadre européen dans ce domaine; la Commission européenne a demandé une étude très précise au Transport Research Laboratory sur l'évolution du marché et sur les risques en matière de sécurité routière liés à ces nouveaux dispositifs de mobilité personnelle. Par ailleurs, l'an passé, nous avions trouvé une solution pour les engins de déplacement personnel, qui avait fait l'objet d'un décret. En outre, un groupe de travail suit de manière très pragmatique les évolutions réglementaires et tente d'accompagner les projets de façon un peu incrémentale.

C'est pourquoi, tout en comprenant l'ambition que vous défendez au travers de cet amendement, le Gouvernement vous en demande le retrait, monsieur le sénateur; à défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. Monsieur Houllégatte, l'amendement n° 1721 est-il maintenu?

M. Jean-Michel Houllégatte. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1721 est retiré.

Article 26 bis

① I. – Le chapitre III du titre V du livre III du code de l'énergie est complété par une section 6 ainsi rédigée:

② « Section 6

③ « *Infrastructure collective de recharge dans les immeubles collectifs*

④ « Art. L. 353-12. – Lorsque le propriétaire ou, en cas de copropriété, le syndicat des copropriétaires d'un immeuble collectif à usage principal d'habitation doté d'un parc de stationnement à usage privatif décide, au moment de l'installation d'un ou de plusieurs points de recharge, de faire appel au gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité pour installer une infrastructure collective relevant du réseau public d'électricité permettant l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables, les contributions dues au titre de cette infrastructure collective peuvent être facturées conformément au présent article.

⑤ « Les coûts de l'infrastructure collective sont couverts par le tarif d'utilisation des réseaux publics de distribution mentionné à l'article L. 341-2.

⑥ « Chaque utilisateur qui demande la création d'un ouvrage de branchement individuel alimenté par cette infrastructure collective est redevable d'une contribution au titre de l'infrastructure collective et d'une contribution au titre des ouvrages de branchements individuels.

⑦ « La convention de raccordement mentionnée à l'article L. 342-9 conclue entre le gestionnaire de réseau et le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires précise le montant de ces contributions.

⑧ « La contribution au titre de l'infrastructure collective est déterminée notamment en fonction du coût de l'infrastructure collective de l'immeuble concerné, de la puissance de raccordement demandée, du nombre d'emplacements de stationnement accessibles à cette infrastructure collective et de l'évaluation du taux moyen d'équipement à long terme en points de recharge. Elle peut être plafonnée. Ce plafonnement peut être différencié selon la puissance du branchement individuel et le type de travaux rendus nécessaires par l'installation de l'infrastructure collective.

⑨ « L'infrastructure collective permet un pilotage individuel ou collectif de la recharge, éventuellement porté et opéré par des acteurs privés distincts du gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité.

⑩ « Les modalités d'application du présent article, notamment les critères d'éligibilité, le dimensionnement et les caractéristiques techniques de l'infrastructure collective ainsi que la détermination de la contribution au titre de l'infrastructure collective, sont précisées par décret, pris après avis de la Commission de régulation de l'énergie.

⑪ « Les règles de dimensionnement de l'infrastructure collective et de calcul de la contribution au titre de l'infrastructure collective, établies par le gestionnaire du réseau public de distribution en application du décret prévu à l'avant-dernier alinéa, sont approuvées par la Commission de régulation de l'énergie.

⑫ « Art. L. 353-13. – L'opérateur d'infrastructures de recharge qui s'engage à installer dans un immeuble collectif, sans frais pour le propriétaire de cet immeuble ou, en cas de copropriété, pour le syndicat des copropriétaires, une infrastructure collective qui rend possible l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables conclut

avec le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires une convention qui détermine les conditions d'installation, de gestion, d'entretien et de remplacement de l'infrastructure collective par l'opérateur.

- ⑬ « Cette convention prévoit la gratuité de ces prestations pour le propriétaire ou pour le syndicat des copropriétaires et précise le montant des sommes dont le paiement incombe aux utilisateurs qui demandent la création d'un ouvrage de branchement individuel alimenté par cette infrastructure collective.
- ⑭ « Elle définit également les délais d'intervention et les conditions dans lesquelles l'opérateur intervient et accède aux parties et équipements communs de l'immeuble pour l'installation, la gestion et l'entretien de l'infrastructure collective.
- ⑮ « Un décret en Conseil d'État fixe les modalités d'application du présent article. »
- ⑯ II. – (*Non modifié*) Après l'article 24-5 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, il est inséré un article 24-5-1 ainsi rédigé :
- ⑰ « Art. 24-5-1. – Par dérogation au *j* de l'article 25, sont acquises à la majorité prévue au premier alinéa de l'article 24 :
- ⑱ « 1° La décision de conclure une convention avec le gestionnaire du réseau public de distribution d'électricité ayant pour objet l'installation, sans frais pour le syndicat des copropriétaires, d'une infrastructure collective, relevant du réseau public d'électricité, qui rend possible l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables, dans les conditions prévues à l'article L. 353-12 du code de l'énergie ;
- ⑲ « 2° La décision de conclure une convention avec un opérateur d'infrastructures de recharge ayant pour objet l'installation, sans frais pour le syndicat des copropriétaires, d'une infrastructure collective qui rend possible l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables.
- ⑳ « La convention mentionnée au 2° du présent article est conclue dans les conditions prévues à l'article L. 353-13 du code de l'énergie, après avis du conseil syndical lorsque celui-ci a été institué. »

Mme le président. Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 2161, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 5, au début

Ajouter les mots :

À condition de justifier de la demande par le propriétaire ou le syndicat des copropriétaires d'au moins un devis pour l'installation d'une infrastructure collective de recharge auprès d'un opérateur mentionné au premier alinéa de l'article L. 353-13,

II. – Après l'alinéa 6

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

III. – Alinéa 7

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

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

IV. – Alinéa 9

Supprimer cet alinéa.

V. – Alinéa 10

Supprimer les mots :

les critères d'éligibilité,

VI. – Après l'alinéa 20

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

« Art. L. 342-3-1. – À l'exception des cas où il est nécessaire d'entreprendre des travaux d'extension ou de renforcement du réseau de distribution d'électricité, ou des travaux de génie civil importants, le délai d'installation d'une infrastructure collective relevant du réseau public d'électricité permettant l'installation ultérieure de points de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables mentionnée à l'article L. 353-12 ne peut excéder six mois à compter de l'acceptation, par le demandeur, de la convention de raccordement.

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

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

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Cet amendement tend à préciser certaines dispositions de l'article 26 *bis* portant sur les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques dans les immeubles collectifs.

À moins d'une demande en ce sens, je ne détaillerai pas davantage mon argumentation.

Mme le président. L'amendement n° 990 rectifié *bis*, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa, Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas et Garriaud-Maylam et M. Brisson, est ainsi libellé :

Alinéa 7

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

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

La parole est à M. Bruno Rojouan.

M. Bruno Rojouan. En matière d'installation d'infrastructures de recharge de véhicules électriques, la transparence des coûts est indispensable pour le propriétaire ou l'utilisateur. Le dispositif mis en place à l'article 26 *bis* exige que chaque opérateur détaille ses coûts dans sa convention.

Dans ce cadre, le présent amendement a pour objet de préciser que ces opérateurs et le gestionnaire de réseau doivent présenter l'ensemble des coûts afférents au raccordement, à l'installation et à l'utilisation de la borne de recharge par l'utilisateur.

Mme le président. L'amendement n° 991 rectifié *bis*, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa, Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas et Garriaud-Maylam et M. Brisson, est ainsi libellé :

Alinéa 14

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

La parole est à M. Bruno Rojouan.

M. Bruno Rojouan. Cet amendement vise à contraindre les opérateurs d'infrastructures de recharge électrique et le gestionnaire du réseau à présenter dans leur devis les délais et les conditions de leur intervention. Cela permettra aux propriétaires et aux syndicats de copropriétaires de faire un choix très éclairé.

Mme le président. L'amendement n° 1000 rectifié *bis*, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa, Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas et Garriaud-Maylam et M. Brisson, est ainsi libellé :

Alinéa 18

Compléter cet alinéa par deux phrases ainsi rédigées :

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

La parole est à M. Bruno Rojouan.

M. Bruno Rojouan. Cet amendement vise à favoriser une concurrence saine entre les opérateurs de bornes de recharge et le gestionnaire de réseau, au bénéfice du consommateur, lequel doit être en mesure de faire un choix éclairé. Il tend à soutenir le déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Ce sujet est particulièrement compliqué. L'article 26 *bis*, inséré dans le texte par l'Assemblée nationale, sur l'initiative du Gouvernement, crée un nouveau régime destiné à favoriser le déploiement d'infrastructures collectives de recharge dans les copropriétés.

À la suite de l'adoption de cet article par les députés, nous avons eu de nombreux échanges avec les acteurs concernés – Enedis, les opérateurs privés, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) –, qui nous ont tous mis en garde contre plusieurs limites de la rédaction adoptée, qui peut potentiellement nuire à l'équilibre concurrentiel.

La commission a donc proposé, en lien avec la commission des affaires économiques et son rapporteur pour avis, une nouvelle rédaction afin de répondre à ces inquiétudes.

L'amendement n° 2161 du Gouvernement s'inscrit dans le prolongement des travaux de la commission. Il tend à reprendre l'esprit de ses propositions, ainsi que celles qui sont défendues au travers des amendements n° 990 rectifié *bis*, 991 rectifié *bis* et 1000 rectifié *bis*, que nous a brillamment présentés notre collègue Rojouan. Il vise notamment à encadrer les délais d'installation et le régime de sanction applicable au gestionnaire du réseau public de distribution d'énergie, à ajouter une obligation de mise en concurrence, en prévoyant que la demande d'installation d'une infrastructure collective de recharge doit contenir au moins un devis d'opérateur privé en plus de celui du gestionnaire du réseau.

La commission a donc émis un avis favorable sur cet amendement.

En revanche, elle demande le retrait des amendements n° 990 rectifié *bis*, 991 rectifié *bis* et 1000 rectifié *bis* ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement demande le retrait des amendements n° 990 rectifié *bis* et 991 rectifié *bis*, car la transparence sur les coûts et les délais est bien prise en compte dans l'amendement gouvernemental.

Il demande également le retrait de l'amendement n° 1000 rectifié *bis* au profit du sien propre, qui tend à prévoir, pour la mise en concurrence, que la copropriété doit justifier de la demande d'au moins un devis auprès d'un opérateur privé, de manière à satisfaire l'objectif visé par M. Rojouan.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2161.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, les amendements n° 990 rectifié *bis*, 991 rectifié *bis* et 1000 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 989 rectifié *bis*, présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa, Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas et Garriaud-Maylam et M. Brisson, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Remplacer le mot :

utilisateur

par les mots :

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

La parole est à M. Bruno Rojouan.

M. Bruno Rojouan. Le copropriétaire étant le bénéficiaire de la valorisation de son actif immobilier, il lui revient de payer la contribution pour l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques ou hybrides rechargeables. En effet, il est logique que la personne qui demande la création de l'ouvrage et qui supporte le coût de l'installation soit le propriétaire ou le copropriétaire et non son éventuel locataire.

À défaut, le coût de la contribution supporté par le locataire risque d'être trop dissuasif et de freiner le déploiement des bornes de recharge.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement, qui tend à préciser que seuls les copropriétaires et propriétaires peuvent être redevables de contributions au titre de l'infrastructure et des bornes, n'est ni compatible ni cohérent avec l'ambition de la disposition que nous venons d'adopter au travers de l'amendement n° 2161, lequel visait à prévoir que les utilisateurs redevables de ces contributions peuvent être des opérateurs privés.

Il est nécessaire de prévoir que l'opérateur privé puisse être redevable de contributions à l'infrastructure collective.

La commission demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Votre demande, monsieur le sénateur, de faire supporter le coût de l'installation au propriétaire et non au locataire est de nature à remettre en cause notre dispositif sur le régime de majorité simple applicable lors de la décision de l'assemblée des copropriétaires, qui constitue un élément important du dispositif global.

Par conséquent, comme le rapporteur, le Gouvernement demande le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. Monsieur Rojouan, l'amendement n° 989 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Bruno Rojouan. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 989 rectifié *bis* est retiré.

Je suis saisie de deux amendements identiques.

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

L'amendement n° 1054 rectifié *bis* est présenté par Mme Saint-Pé, MM. J.M. Arnaud, Bonnacarrère, Brisson, Canévet, Cazabonne, Delcros et Détraigne, Mme Dumont, MM. Genet, Guerriau, Kern et Menonville et Mme Vermeillet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Après le premier alinéa du II de l'article L. 113-12 du code de la construction et de l'habitation, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2020-71 du 29 janvier 2020 relative à la réécriture des règles de

construction et recodifiant le livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

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

La parole est à Mme Catherine Belrhiti, pour présenter l'amendement n° 264 rectifié *bis*.

Mme Catherine Belrhiti. L'un des principaux freins au développement de la mobilité électrique et à la vente des véhicules électriques et hybrides rechargeables réside dans la difficulté d'installer des bornes de recharge dans les immeubles collectifs.

En adoptant l'article 26 *bis*, l'Assemblée nationale a pris plusieurs dispositions destinées à faciliter l'installation d'infrastructures de recharge collectives dans les immeubles collectifs existants. Ces mesures vont dans le bon sens, mais elles nécessitent qu'une décision d'équipement soit prise par la copropriété, au terme d'une procédure qui peut être plus ou moins longue.

Il est donc proposé que les immeubles neufs soient livrés, d'emblée, avec une infrastructure électrique commune permettant à chaque occupant détenteur d'un emplacement de stationnement de s'y raccorder. Les coûts correspondants sont minimes au regard de l'avantage de pouvoir ainsi disposer d'un tel emplacement au standard « EV Ready ».

Comme le prévoient les dispositions applicables aux immeubles existants, le maître d'ouvrage – le promoteur – conserverait la latitude de réaliser une infrastructure relevant du réseau public de distribution, comme cela se fait pour la colonne montante de l'immeuble, de la transférer au gestionnaire du réseau de distribution ou de réaliser une infrastructure privée en aval d'un compteur principal dédié et d'en confier la gestion et l'entretien à un opérateur de son choix. Dans ce dernier cas, une convention devra être passée avec l'opérateur retenu.

Les dispositions que nous proposons au travers de cet amendement sont cohérentes avec celles de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite ÉLAN, relatives au statut des colonnes montantes des immeubles.

Mme le président. La parole est à Mme Denise Saint-Pé, pour présenter l'amendement n° 1054 rectifié *bis*.

Mme Denise Saint-Pé. Il est défendu, madame la présidente.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je salue l'ambition de ces deux amendements et j'approuve l'objectif de développement du nombre de bornes électriques.

Néanmoins, la commission ne disposant pas d'éléments sur le coût d'une telle obligation, elle souhaite connaître l'avis du Gouvernement, qui est lui-même à l'origine de l'article 26 *bis*.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je ferai deux remarques.

D'une part, cet amendement vise la loi du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, laquelle concerne les copropriétés existantes et non les immeubles neufs.

D'autre part, sur le fond, ce sujet a fait l'objet d'un large débat lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, qui prévoit une obligation de pré-équipement ; ce cadre nous paraît pertinent pour atteindre l'objectif visé.

Le Gouvernement demande donc le retrait de ces amendements ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. Madame Belhiti, l'amendement n° 264 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Catherine Belhiti. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 264 rectifié *bis* est retiré.

Madame Saint-Pé, l'amendement n° 1054 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Denise Saint-Pé. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1054 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 26 *bis*, modifié.

(L'article 26 *bis* est adopté.)

Article 26 *ter*

- ① L'article L. 224-7 du code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° Le I est complété par les mots : « jusqu'au 31 décembre 2026, et de 70 % à compter du 1^{er} janvier 2027 » ;
- ③ 2° Le 2° du II est remplacé par des 2° à 4° ainsi rédigés :
- ④ « 2° De 30 % de ce renouvellement du 1^{er} juillet 2021 au 30 juin 2025 ;
- ⑤ « 3° De 40 % de ce renouvellement du 1^{er} juillet 2025 au 30 juin 2029 ;
- ⑥ « 4° De 50 % de ce renouvellement du 1^{er} juillet 2030 au 30 juin 2032 ;
- ⑦ « 5° (*nouveau*) De 70 % de ce renouvellement à compter du 1^{er} juillet 2032. » ;

- ⑧ 3° (*nouveau*) Au IV, après le mot : « utilisés », sont insérés les mots : « pour les nécessités particulières du service ou ».

Mme le président. L'amendement n° 2167, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

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

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

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

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

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

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

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Cet amendement a pour objet de rétablir la trajectoire de verdissement des flottes publiques telle qu'elle a été adoptée par l'Assemblée nationale.

Là encore, je ne détaillerai pas le dispositif, à moins que l'on m'en fasse la demande.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement tend à revenir sur l'équilibre trouvé par la commission, en lien avec M. le rapporteur pour avis de la commission des lois.

S'il était adopté, le dispositif proposé ferait peser une charge trop forte sur les collectivités territoriales, le rythme de renouvellement des flottes paraissant difficilement atteignable. Certes, l'administration doit montrer l'exemple, mais il ne sert à rien de se précipiter si, *in fine*, les objectifs ne sont pas atteints.

Le verdissement reste le but, il est nécessaire, mais on ne saurait contrevenir à la continuité d'un certain nombre de services publics.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

Mme le président. La parole est à Mme Christine Lavarde, pour explication de vote.

Mme Christine Lavarde. Avant que nous ne votions sur cet amendement, j'aimerais avoir une explication du Gouvernement sur le refus qui est opposé depuis au moins deux ans à notre souhait d'élargir le bénéfice du Fonds de compensation pour la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) aux acquisitions de véhicules propres en crédit-bail, ou *leasing*, par les collectivités.

Ce serait pourtant un moyen, notamment pour les collectivités qui ont des capacités limitées d'investissement et pour lesquelles l'acquisition d'un véhicule propre représente une véritable charge sur une année, d'accélérer le renouvellement des flottes ; bien évidemment, les collectivités ne bénéficieraient de la compensation de la TVA que pour la partie « investissement » du coût du *leasing*.

Le ministre de la transition écologique avait repris cette proposition dans son guide faisant suite aux travaux de la Convention citoyenne pour le climat. Or, par deux fois, le Sénat a adopté une disposition en ce sens dans le projet de loi de finances, mais, par deux fois, elle a été supprimée par les députés.

Avez-vous donc avancé sur ce point, monsieur le ministre ? Jusqu'à présent, on nous a répondu chaque fois : « c'est techniquement compliqué, il faut attendre la réforme du FCTVA ». C'est la troisième fois de suite que le Gouvernement décale la mise en œuvre de cette automatisation, donc l'argument ne tient plus...

Mme le président. La parole est à M. André Reichardt, pour explication de vote.

M. André Reichardt. Je m'oppose bien entendu à l'amendement du Gouvernement, pour une raison essentielle : M. le rapporteur l'a dit, c'est la commission des lois qui, par le truchement de son rapporteur pour avis, a proposé cet amendement, lequel a été retenu par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Or ce n'est pas le fait du hasard ; la commission des lois a pensé que l'article, tel qu'il était initialement rédigé, imposait des conditions trop lourdes, en termes de délai et de coûts, aux collectivités locales concernées.

Je précise par ailleurs qu'il n'y a qu'un écart de six mois entre les dates prévues dans le texte initial pour l'entrée en vigueur des deux premiers taux – 30 % et 40 % – et les dates proposées par la commission des lois ; cela démontre l'esprit d'ouverture de M. le rapporteur pour avis de la commission des lois. C'est à la fin que le problème se posera, lorsqu'il faudra atteindre 70 % du renouvellement ; c'est pourquoi, eu égard à l'état du parc de véhicules automobiles dans moult collectivités locales, l'échéance de 2030 paraissait trop proche.

L'allongement du délai de deux ans et demi constituera un coup de pouce pour les collectivités locales, qui veulent bien évidemment s'engager dans la voie de la transition, mais qui ne peuvent pas le faire si facilement que cela ; je ne vous ferai pas l'injure, mes chers collègues, de vous rappeler à quel point la situation financière de certaines collectivités locales est difficile...

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Stéphane Le Rudulier, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le ministre, effectivement, cette question pose des difficultés financières, lesquelles ont été très bien exposées par mon collègue Reichardt, mais les communes rencontrent également un autre problème dans le renouvellement de leur flotte, soulevé notamment par l'Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité (AMF) : les engins dits « spéciaux », comme les chasse-neige.

En effet, pour certains véhicules, l'offre dite « propre » n'existe pas encore. S'il était adopté, votre amendement empêcherait clairement d'atteindre les objectifs fixés dans votre propre texte.

Ainsi, au regard tant de l'aspect financier que de l'incapacité, liée à l'insuffisance de l'offre technique, qu'auraient certaines communes à atteindre les objectifs, nous avons revu ces derniers à la baisse.

J'en profite d'ailleurs pour remercier M. le rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable d'avoir suivi l'avis de la commission des lois.

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

M. Ronan Dantec. Nous voterons cet amendement du Gouvernement. Permettez-moi toutefois de relever que notre débat n'est pas très structuré.

Il y a quelques instants, j'ai failli voter un amendement de notre collègue Gérard Longuet – je le souligne, car cela ne m'arrive pas tous les jours ! –, amendement extrêmement ambitieux visant à développer l'accès des véhicules électriques aux bornes de recharge. Alors que nous allions dans un sens, nous repartons à présent dans l'autre !

L'amendement du Gouvernement tend à prévoir que, dans dix ans, les flottes de véhicules des collectivités seront constituées à 70 % de véhicules à faibles émissions. Pourquoi ne pas prévoir 100 % dès à présent ? Il est évident que, dans dix ans, la mutation sera faite, sauf pour quelques véhicules spécifiques, et que nous n'utiliserons plus alors que des véhicules bas-carbone. Fixer un taux de 70 % aujourd'hui est contraire à la logique de renouvellement du parc automobile. C'est un taux raisonnable à échéance de cinq ans, mais j'espère que nous serons au-delà dans dix ans !

Ce débat sur les chiffres illustre bien le fait que nous ne savons pas clairement où nous allons – c'est la faute du Gouvernement, ce qui ne m'empêchera pas de voter son amendement. Le texte ne prévoit pas d'obligation, il n'est pas très clair sur le bonus-malus. En fait, il n'est clair sur rien !

C'est pourquoi nous avons ce genre de débat, que nous ne devrions pas avoir, parce qu'il est très clair que si nous voulons atteindre nos objectifs en matière de climat, la très grande majorité de notre flotte devra être décarbonée dans dix ans. Le taux de 70 % dans dix ans pour les collectivités est donc un minimum.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Premièrement, pour répondre à M. Dantec, je précise que les associations d'élus, y compris l'Association des maires de France et des présidents d'intercommunalité (AMF), ont été très largement consultées au préalable afin de fixer une trajectoire de verdissement progressive et réaliste.

Deuxièmement, les engins spéciaux sont évidemment exclus de l'objectif, comme nous en sommes convenus avec les associations d'élus.

Troisièmement, pour répondre à Mme Lavarde, le débat que vous soulevez est techniquement et juridiquement compliqué. Comme vous le savez, le FCTVA est dédié à l'achat de véhicules et d'objets, non à leur location. Pour autant, le ministère des transports est favorable à l'objectif que vous évoquez – disons-le ainsi – et je ne doute pas que nous aurons l'occasion d'en discuter lors de l'examen du projet de loi de finances.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2167.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 1495, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houlegatte, Mmes Périville, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Remplacer la date :

30 juin 2025

par la date :

31 décembre 2024

II. – Alinéa 5

Remplacer la date :

1^{er} juillet

et la date :

30 juin

par la date :

31 décembre

III. – Alinéa 6

1° Remplacer le taux :

50 %

par le taux :

70 %

2° Remplacer les mots :

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

par les mots :

à compter du 1^{er} janvier 2030

IV. – Alinéa 7

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte.

M. Jean-Michel Houllégatte. Cet amendement est similaire au précédent. Il vise à appuyer non plus sur le frein, mais sur l'accélérateur, de façon à rendre plus rapide le verdissement des flottes de l'État et des collectivités territoriales.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La commission émet un avis défavorable sur cet amendement, comme sur le précédent.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. L'amendement du Gouvernement n'ayant pas été adopté, je suis favorable à celui de M. Jacquin !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1495.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 26 *ter*.

*(L'article 26 *ter* est adopté.)*

Article 26 *quater*

① L'article L. 224-10 du code de l'environnement est ainsi modifié :

② 1° Le 3° est ainsi rédigé :

③ « 3° De 40 % de ce renouvellement à compter du 1^{er} juillet 2027 ; »

④ 2° Le 4° est ainsi rédigé :

⑤ « 4° De 70 % de ce renouvellement à compter du 1^{er} juillet 2032 ; ».

Mme le président. L'amendement n° 971 rectifié, présenté par MM. Segouin, de Nicolay et Brisson, Mme Gruny, MM. Cardoux, Longuet, Burgoa, J.M. Boyer et Duplomb, Mmes Deromedi et Garriaud-Maylam, M. Reichardt, Mme Gosselin, MM. de Legge et H. Leroy, Mme Dumont et M. Rojouan, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jean-Noël Cardoux.

M. Jean-Noël Cardoux. Il est défendu !

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Si la version initiale de l'article faisait peser une charge trop lourde sur les entreprises disposant de flottes de véhicules, les travaux de notre commission et de la commission des lois ont permis de trouver un meilleur équilibre.

Il me paraît nécessaire de conserver des objectifs de renouvellement, afin que les entreprises puissent jouer un rôle dans la décarbonation des mobilités. De tels objectifs me semblent acceptables et ne porteront pas atteinte à la bonne santé financière de nos entreprises.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Même raisonnement, madame la présidente, et même avis : défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 971 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 1496 est présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllégatte, Mmes Prévile, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 2166 est présenté par le Gouvernement.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Rédiger ainsi cet article :

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

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

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

La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour présenter l'amendement n° 1496.

M. Jean-Michel Houllégatte. Cet amendement vise à rétablir la rédaction issue de l'Assemblée nationale, laquelle tendait à accroître les objectifs de verdissement des parcs de véhicules légers des entreprises dont la flotte est supérieure à 100 véhicules.

Mme le président. La parole est à M. le ministre délégué, pour présenter l'amendement n° 2166.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je retrouve là ma coalition de circonstance !

Cet amendement est identique à celui que vient de présenter M. Houllégatte : il vise également à rétablir la rédaction de l'Assemblée nationale et à fixer les mêmes objectifs pour les flottes de véhicules d'entreprises privées supérieures à 100 véhicules.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Ces deux amendements tendent à revenir sur l'équilibre trouvé en commission. S'ils étaient adoptés, ils feraient peser une charge trop lourde sur les entreprises disposant de flottes de véhicules légers.

La commission y est donc défavorable.

Mme le président. La parole est à M. André Reichardt, pour explication de vote.

M. André Reichardt. Étant signataire de l'amendement de suppression de l'article, lequel n'a pas été adopté, j'approuve totalement le nouvel équilibre proposé par le rapporteur. Je ne voterai donc pas ces amendements.

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 1496 et 2166.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 26 *quater*.

(L'article 26 quater est adopté.)

Article 26 quinquies

- ① I. – La section 2 du chapitre IV du titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi modifiée :
- ② 1^o Après l'article L. 224-11, il est inséré un article L. 224-11-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 224-11-1.* – Les plateformes mentionnées à l'article L. 7341-1 du code du travail mettant en relation un nombre supérieur à un seuil fixé par décret de travailleurs exerçant l'activité mentionnée au 2^o de l'article L. 1326-1 du code des transports s'assurent qu'une part minimale, croissante dans le temps, des véhicules à deux ou trois roues utilisés dans le cadre de la mise en relation qu'elles assurent sont des vélos ou des véhicules à très faibles émissions au sens du troisième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route. Les modalités d'application du présent article, notamment la part minimale de vélos et de véhicules à très faibles émissions parmi les véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation ainsi que l'évolution de cette part minimale, sont définies par décret.
- ④ « Pour remplir l'obligation mentionnée au premier alinéa du présent article, les travailleurs susmentionnés déclarent le type de véhicule utilisé pour leur prestation, selon des modalités fixées par décret. » ;
- ⑤ 2^o Le premier alinéa de l'article L. 224-12 est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour les personnes redevables de l'obligation prévue à l'article L. 224-11-1, est rendu public le pourcentage de vélos et de véhicules à très faibles émissions mis en relation durant l'année précédente. »
- ⑥ II. – *(Non modifié)* Le présent article entre en vigueur le 1^{er} juillet 2023.

Mme le président. L'amendement n^o 1058 rectifié, présenté par MM. Maurey, Canévet, Hingray et Détraigne, Mmes Perrot, Billon, Jacquemet, de La Provôté et Saint-Pé, MM. Prince, Chaize, de Nicolaj, Courtial et Vogel, Mme Paoli-Gagin, M. Sautarel, Mme Bonfanti-Dossat, M. Genet, Mme Garriaud-Maylam, M. Houpert, Mme Dumont et M. J.M. Arnaud, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 3

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

II. – Alinéa 4

Remplacer les mots :

l'obligation mentionnée au premier alinéa

par les mots :

les obligations mentionnées aux premier et deuxième alinéas

La parole est à Mme Denise Saint-Pé.

Mme Denise Saint-Pé. Cet amendement vise à prévoir que les plateformes mettant en relation des travailleurs exerçant une activité de livraison de marchandises au moyen d'un véhicule à deux ou trois roues doivent, d'une part, s'assurer qu'une part minimale et croissante des véhicules utilisés est à très faibles émissions ; d'autre part, déclarer la part de vélos et de véhicules à très faibles émissions.

Il conviendrait également d'améliorer l'information des utilisateurs de ces plateformes sur le type de véhicule utilisé pour assurer une livraison et de prendre en compte la préférence exprimée par l'utilisateur pour un type de véhicule en particulier et son impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre.

Cette disposition tend à inciter les plateformes de livraison, sans les contraindre, à privilégier l'utilisation de véhicules propres pour assurer leur service.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement vise à apporter des informations supplémentaires bienvenues aux utilisateurs des plateformes de livraison. L'utilisateur aurait en outre la possibilité de manifester sa préférence pour des modes ou des motorisations plus vertueuses.

Ces dispositions allant dans le sens d'une meilleure information et responsabilisation des consommateurs, la commission y est favorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement souscrit à l'objectif de cet amendement.

Cela étant, l'article initial prévoit une trajectoire de verdissement, qui, à notre sens, constitue un dispositif bien plus global et efficace à long terme.

Par ailleurs, nous ne disposons pas d'étude d'impact sur cette proposition, qui nous paraît opérationnellement assez compliquée à mettre en œuvre.

Le Gouvernement demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. Madame Saint-Pé, l'amendement n° 1058 rectifié est-il maintenu ?

Mme Denise Saint-Pé. Oui, madame la présidente.

Mme le président. Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 26 *quinquies*, modifié.

(L'article 26 quinquies est adopté.)

Article 26 *sexies*

① I. – *(Non modifié)* Au 7° de l'article L. 1214-2 du code des transports, les mots : « utilisés dans le cadre du covoiturage » sont remplacés par les mots : « bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ».

② II *(nouveau)*. – La deuxième phrase du dernier alinéa du I de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales est complétée par les mots : « , et pour les véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 du code des transports ».

Mme le président. L'amendement n° 972 rectifié, présenté par MM. Segouin, de Nicolaÿ et Brisson, Mme Grunty, MM. Cardoux, Longuet, Burgoa, J.M. Boyer et Duplomb, Mmes Deromedi et Garriaud-Maylam, M. Reichardt, Mme Gosselin, MM. de Legge et H. Leroy, Mme Dumont et M. Rojouan, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jean-Noël Cardoux.

M. Jean-Noël Cardoux. Cet amendement s'appuie sur la même logique que celui qui vise les entreprises. Déposé par notre collègue Segouin, au nom de l'indépendance et du libre arbitre, il vise les collectivités locales.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. L'article 26 *sexies* a deux objectifs.

D'une part, il apporte une précision sur les véhicules susceptibles de bénéficier de mesures privilégiées en matière de stationnement lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre du covoiturage : les véhicules concernés devront porter un signe distinctif de covoiturage.

D'autre part, il prévoit de permettre aux collectivités territoriales de mettre en œuvre des tarifs réduits de redevance de stationnement pour les véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage.

Ces dispositions me paraissant aller dans le bon sens, je suis défavorable leur suppression.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement, dans la mesure où l'article prévoit une possibilité pour les collectivités locales et non une contrainte qui leur serait imposée par l'État.

Mme le président. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour explication de vote.

M. Laurent Duplomb. Monsieur le ministre, je ne suis pas spécialement d'accord avec le dispositif prévu à l'article 26 *sexies*. Je soutiendrai donc l'amendement de M. Segouin.

Comment les collectivités pourront-elles faire la différence entre une voiture réservée à un usage personnel et une voiture utilisée pour du covoiturage ? Franchement, vous ne pensez pas qu'elles ont autre chose à faire ? Comment le maire pourra-t-il s'assurer que la place de stationnement est bien occupée par un véhicule effectuant du covoiturage ? Le seul signe distinctif de covoiturage ne permettra pas de le vérifier !

On met encore en œuvre des mesures discriminatoires sans aucune certitude sur les résultats qu'elles permettront d'obtenir !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 972 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 1574, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Préville, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 1

Compléter cet alinéa par les mots :

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

II. – Après l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

La parole est à M. Joël Bigot.

M. Joël Bigot. Cet amendement fait suite aux récentes annonces gouvernementales et à la mise en place du plan national pour le développement de la cyclo-logistique.

Il vise à définir la notion de cargo-cycle et à inclure dans les plans de mobilité la question de la cyclo-logistique, c'est-à-dire l'utilisation professionnelle de cycles avec ou sans assistance électrique, avec ou sans remorque, pour la livraison urbaine, et, plus largement, pour les déplacements professionnels.

L'Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, dite Agence de la transition écologique) a validé le référentiel et la définition proposés par l'association Les Boîtes à vélo : le vélo-cargo est défini comme un cycle, à deux ou trois roues, vendu pour transporter le pilote et une charge supérieure à 45 kilogrammes.

La logistique urbaine du dernier kilomètre représente un défi considérable pour les territoires urbains et les acteurs de la logistique. Génératrice d'embouteillages – elle représente 20 % du trafic automobile –, d'émissions de gaz à effet de serre – 15 % des émissions de CO₂ sont dues au transport de marchandises –, de pollution de l'air – elle représente 30 % de la pollution en ville – et de nuisances sonores, la logistique est pourtant indispensable au bon fonctionnement des villes.

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

Intégrer la problématique de la mobilité professionnelle durable dans les plans de mobilité permettra d'anticiper et d'accompagner au mieux le développement des usages. Il est nécessaire d'adapter l'espace urbain, en prévoyant des places de stationnement réservées ou des pistes cyclables plus larges, ainsi que le foncier, notamment en mettant en place des *hubs* de cyclo-logistique.

Mme le président. L'amendement n° 528 rectifié, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 1

Compléter cet alinéa par les mots :

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

II. - Après l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

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

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Le récent rapport de notre mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux a été salué par tous les groupes. Les quarante propositions qui y sont formulées sont particulièrement pertinentes et montrent que le Sénat pourrait, sur ces enjeux, renforcer l'efficacité du présent projet de loi.

Toutefois, il est un sujet qui a été peu évoqué – il ne l'a été qu'au cours des auditions – et qui n'a pas pu faire l'objet d'une étude sur le terrain, les déplacements de la mission ayant été annulés : il s'agit de la cyclo-logistique.

Il y a encore quelques années, ce sujet passait pour un gadget d'écolos rêveurs. Aujourd'hui, tout le monde constate que les vélos-cargos sont de plus en plus présents dans nos villes. À Strasbourg, par exemple, les sacs de farine de l'essentiel des boulangeries du centre-ville arrivent en barge depuis le port autonome jusqu'au bord de l'ellipse insulaire (*M. Laurent Duplomb s'esclaffe*) et effectuent leurs derniers kilomètres en cargos-cycles électriques. Souples, pratiques, conduits par des salariés, les cargos-cycles sont particulièrement adaptés au partage serein de la voirie. Bien entendu, ils permettent de transporter d'autres marchandises.

Les vélos-cargos permettent d'ailleurs de rapporter, au retour, les emballages et les cartons vides des commerces livrés. L'entreprise à l'origine de ce service est d'ailleurs en train d'étendre son activité dans de nombreuses autres agglomérations.

Le développement de la cyclo-logistique, et plus particulièrement les déplacements professionnels en cargo-cycles, doit être intégré dans les plans de mobilité.

Les plans de mobilité devront prévoir les adaptations nécessaires : des *hubs* de cyclo-logistique, des pistes cyclables assez larges et des places de stationnement réservées aux endroits stratégiques.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je m'interroge sur la nécessité d'inscrire dans le plan de mobilité qu'il faut favoriser le développement et l'intégration de la cyclo-logistique alors qu'aucun autre mode de transport ou type de motorisation n'y est ainsi explicitement désigné.

En effet, si la cyclo-logistique peut être pertinente, son utilité varie grandement selon les entreprises et les environnements. Je ne suis donc pas favorable au fait d'imposer aux autorités organisatrices de la mobilité de développer cette filière.

La commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je rappelle que le Gouvernement a adopté, en mai dernier, un plan national pour le développement de la cyclo-logistique.

J'ai indiqué vendredi dernier qu'un bonus de 1 000 euros serait accordé pour l'achat d'un vélo-cargo. J'ai signé le décret hier.

Par conséquent, il ne nous semble pas nécessaire de détailler l'ensemble des modalités dans la loi et au sein des plans de mobilité. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement demande le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Pierre Moga, pour explication de vote.

M. Jean-Pierre Moga. L'amendement n° 1574 de notre collègue Olivier Jacquin vise à définir la notion de cargo-cycle et à inclure, dans les plans de mobilité, la question de la cyclo-logistique, avec ou sans assistance électrique, avec ou sans remorque, pour la livraison urbaine et, plus largement, pour les déplacements professionnels.

J'avais déposé un amendement similaire, lequel a malheureusement été frappé du sceau de l'article 40.

Je tiens toutefois à réaffirmer mon attachement à ces modes de transport innovants. Nous savons que le dernier kilomètre est le talon d'Achille de la logistique. À Paris, un véhicule sur cinq en circulation livre des marchandises. Or, pour ce fameux dernier kilomètre, les modes massifiés ne peuvent être d'aucune aide : la route est indispensable. Il est toutefois possible de verdir ce dernier kilomètre. À cet égard, l'Assemblée nationale a voté l'extension de la prime à la conversion à l'acquisition d'un vélo-cargo.

Certaines solutions, parce qu'elles sont plus innovantes, ne permettent pas de bénéficier de cette prime. Je pense notamment aux remorques électriques, que l'on peut qualifier d'intelligentes, dont nous a récemment parlé Christine Lavarde. Pouvant être tractées par vélo ou manuellement, elles diminuent extraordinairement la pénibilité. En outre, leur bilan carbone permettra de réellement verdir le dernier kilomètre des livraisons. Ces remorques devraient donc être éligibles à la prime à la conversion.

Monsieur le ministre, si vous le souhaitez, Mme Lavarde et moi pourrions vous présenter ces solutions réellement innovantes, dont les constructeurs sont des start-up françaises.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je vous remercie, monsieur le sénateur, de votre invitation, que j'accepte très volontiers.

Le décret que j'ai signé hier prévoit que les remorques électriques sont éligibles au bonus de 1 000 euros que je viens d'évoquer s'agissant des vélos-cargos.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1574.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 528 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 26 *sexies*.

*(L'article 26 *sexies* est adopté.)*

Article 26 *septies*

① I. – *(Non modifié)* Après la première phrase de l'article L. 1214-2-1 du code des transports, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Il comprend les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes. »

② II. – *(Supprimé)*

Mme le président. Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 651, présenté par Mme Apourceau-Poly, M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 1

Remplacer les mots :

Il comprend

par les mots :

Il prend en compte

II. – Alinéa 2

Rétablir le II dans la rédaction suivante :

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

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

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

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

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Cet amendement n'a pas pour objet de remettre en cause le dispositif d'aide à la réalisation des aménagements cyclables. Toutefois, la rédaction retenue par nos collègues députés risque de créer de fait une tutelle d'une collectivité sur une autre, en obligeant les autorités organisatrices de la mobilité à intégrer, tels quels, ces schémas dans leurs plans de mobilité. Pour y remédier, nous suggérons de remplacer cette intégration de fait par une « prise en compte ».

Cet amendement nous a été suggéré par les associations de défense du vélo, notamment la Fédération française des usagers de la bicyclette.

Mme le président. Les trois amendements suivants sont identiques.

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

L'amendement n° 1032 rectifié est présenté par MM. Gold, Corbisez, Requier, Roux et Cabanel, Mme M. Carrère, M. Guérini et Mme Guillotin.

L'amendement n° 1497 rectifié est présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinez, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévaille, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 1

Remplacer le mot :

comprend

par les mots :

prend en compte

II. – Alinéa 2

Rétablir le II dans la rédaction suivante :

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

« 3° Les plans de mobilité. »

La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 18 rectifié *bis*.

M. Jacques Fernique. Il est défendu !

Mme le président. La parole est à M. Henri Cabanel, pour présenter l'amendement n° 1032 rectifié.

M. Henri Cabanel. Il est également défendu.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour présenter l'amendement n° 1497 rectifié.

M. Jean-Michel Houllégatte. Défendu !

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Les amendements n° 18 rectifié *bis*, 1032 rectifié et 1497 rectifié visent à préciser le lien existant entre les plans de mobilité et les schémas de cohérence territoriale (SCoT).

Je rappelle que le lien d'opposabilité entre plan de mobilité et schéma de cohérence territoriale existe déjà : c'est le plan de mobilité qui doit être compatible avec le schéma de cohérence territoriale. La création d'un nouveau lien juridique dans le sens inverse poserait probablement problème, puisque le plan de mobilité s'applique, en général, à une échelle plus réduite que celle du SCoT.

La commission demande donc le retrait de ces trois amendements ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

Enfin, si je partage l'objectif de l'auteur de l'amendement n° 651 d'une meilleure prise en compte du vélo, je considère que la rédaction qu'il tend à proposer serait source de confusion. En prévoyant que les SCoT doivent également prendre en compte les itinéraires cyclables définis, il met sur un pied d'égalité les objectifs des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet), ceux des programmes d'équipement d'État et les itinéraires cyclables. Cette précision ne me paraît pas opportune.

La commission demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je partage le raisonnement du rapporteur : je suis favorable à la rédaction de la commission et je considère que c'est bien le plan de mobilité qui doit être compatible avec le schéma de cohérence territoriale.

Le Gouvernement demande donc le retrait de ces amendements ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. Monsieur Lahellec, l'amendement n° 651 est-il maintenu ?

M. Gérard Lahellec. Oui, madame la présidente.

Mme le président. Je le mets aux voix.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 18 rectifié *bis*, 1032 rectifié et 1497 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 26 septies.

(L'article 26 septies est adopté.)

Article additionnel après l'article 26 septies

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

Après l'article 26 septies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à M. Loïc Hervé.

M. Loïc Hervé. L'article L. 228-3 du code de l'environnement, introduit par la loi d'orientation des mobilités, impose à tout gestionnaire réhabilitant une voie hors agglomération d'y étudier la mise en place d'un aménagement cyclable.

En attendant cette échéance de réhabilitation, de nombreux itinéraires cyclables empruntent des voies partagées. Si ces voies sont à fort trafic, ce qui est rare et peu compatible avec la cohabitation entre vélos et voitures, mais possible dans des secteurs contraints et généralement en entrée d'agglomération, un aménagement est indispensable.

Si ce sont des voies à faible trafic, celui-ci est supposé justifier l'absence d'aménagement dédié aux cyclistes. Pour autant, il n'entraîne pas une réduction des vitesses des rares véhicules utilisant ces voies. Le danger est donc patent et ressenti par de nombreux cyclistes.

L'objet de cet amendement est de pallier ce problème en laissant au gestionnaire le choix entre un aménagement correct ou une limitation de vitesse fixée nationalement par décret et inférieure ou égale à 50 kilomètres par heure. Cet aménagement correct ne saurait être un simple marquage de trajectoire ou la création d'accotements revêtus, c'est-à-dire de bandes multifonctionnelles.

Cet amendement est la traduction de propositions de la Convention citoyenne pour le climat : il s'agit de favoriser l'utilisation de moyens de transport doux et l'aménagement des voies publiques afin de permettre de nouvelles habitudes de déplacement.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Il est en effet souhaitable de garantir que les équipements cyclables déployés sont de bonne facture, afin d'encourager le report modal vers les mobilités actives.

Cependant, le dispositif proposé me paraît aller trop loin, notamment parce qu'il vise à imposer des restrictions de vitesse de circulation à certaines sections de route qui ne seraient pas conformes à certains critères. À cet égard, il

me semble plus juste de laisser la main aux collectivités capables d'adapter les restrictions de circulation, afin d'assurer la sûreté de tous les usagers de la route.

La commission demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Comme l'a parfaitement indiqué M. le rapporteur, il appartient aux gestionnaires de voiries de définir, au cas par cas, la vitesse maximale, notamment en fonction de la typologie de trafic.

Cet amendement, s'il était adopté, aurait pour conséquence de réduire la vitesse maximale sur un grand nombre d'itinéraires, ce qui, je pense, n'est pas l'objectif.

Par ailleurs, nous mobilisons des moyens tout à fait considérables en faveur du vélo. Nous y consacrons plus de 350 millions d'euros sur sept ans. En outre, la France compte 12 000 kilomètres de voies sécurisées pour vélos en plus depuis 2017. Cela me semble traduire l'ambition du Gouvernement.

Le Gouvernement demande donc le retrait de cet amendement.

Mme le président. Monsieur Hervé, l'amendement n° 2017 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Loïc Hervé. Oui, madame la présidente.

Mme le président. Je le mets aux voix.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 26 octies (Supprimé)

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

L'amendement n° 2081, présenté par M. Marchand, Mmes Havet et Schillinger et MM. Lévrier et Rambaud, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

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

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

La parole est à Mme Patricia Schillinger.

Mme Patricia Schillinger. L'article 26 octies, introduit par la majorité à l'Assemblée nationale, a été supprimé lors de l'examen du texte en commission au Sénat.

Cet article prévoyait la possibilité de déroger au plan local d'urbanisme (PLU) afin de remplacer des emplacements pour véhicules par des emplacements pour vélos sur certains parkings. Pour ce faire, il prévoyait de diminuer le

nombre de places de parking lorsque sont créés des infrastructures ou des espaces aménagés permettant un stationnement sécurisé pour au moins six vélos.

La commission a considéré que cette disposition était satisfaite par l'article 51 *bis* A, qui étend le champ des dérogations aux règles de PLU, mais uniquement dans les zones tendues.

L'article 26 octies que nous souhaitons rétablir s'appliquerait à l'ensemble de nos communes, qu'elles soient situées en zones tendues ou non. Il permettrait un plus grand déploiement du stationnement de sécurité pour les vélos.

Mme le président. L'amendement n° 695 rectifié *bis*, présenté par MM. Capus, Malhuret, Guerriau, Chasseing, Wattedled, A. Marc et Menonville, Mme Mélot et MM. Lagourgue, Bonnecarrère, Hingray, Moga et Levi, est ainsi libellé :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

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

La parole est à Mme Colette Mélot.

Mme Colette Mélot. Le développement des mobilités douces, et singulièrement du vélo, repose en grande partie sur l'existence d'infrastructures adaptées à leur stationnement à proximité du domicile des usagers.

Le déficit de ces infrastructures constitue aujourd'hui un frein au développement du vélo, notamment tel qu'il est prévu par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019.

Afin d'encourager les mobilités douces, de lutter contre le dérèglement climatique et de limiter l'artificialisation des sols, il paraît opportun non pas de cumuler les besoins de stationnement des véhicules et des vélos, mais de mutualiser les surfaces qui doivent y être consacrées.

L'article L. 151-31 du code de l'urbanisme prévoit déjà la réduction d'au moins 15 % des aires de stationnement imposées par le règlement du plan local d'urbanisme pour les véhicules motorisés, en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté ou de véhicules propres en autopartage.

Le présent amendement vise à compléter cette mesure en réduisant, à due proportion, le nombre d'aires de stationnement exigées pour les véhicules motorisés lorsque sont créés des infrastructures ou des espaces aménagés permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Nos travaux en commission nous avaient conduits à concentrer cette possibilité sur les zones denses et donc sur l'article 51 *bis* A du texte.

En conséquence, nous avons supprimé les dispositions de l'article 26 octies que ces amendements tendent à rétablir : l'avis est donc défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement demande aux auteurs de l'amendement n° 695 rectifié *bis* de bien vouloir le retirer au profit de l'amendement n° 2081, plus sécurisé sur le plan juridique.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2081.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Madame Mélot, l'amendement n° 695 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Colette Mélot. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 695 rectifié *bis* est retiré.

En conséquence, l'article 26 *octies* demeure supprimé.

Article 26 *nonies*

- ① L'article 64 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa du II est ainsi modifié :
- ③ a) À la première phrase, la date : « 31 décembre 2021 » est remplacée par la date : « 30 juin 2022 » ;
- ④ b) Après la même première phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée : « Le maximum de la prise en charge est également fixé à 75 % pour les demandes de raccordement adressées au maître d'ouvrage avant le 31 décembre 2025 pour le raccordement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public installées sur les aires de service des routes express et des autoroutes. » ;
- ⑤ 2° Il est ajouté un VI ainsi rédigé :
- ⑥ « VI. – Les parcs de stationnement de plus de vingt emplacements gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public disposent d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite.
- ⑦ « Ces parcs de stationnement disposent d'un point de charge par tranche de vingt emplacements supplémentaires, sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique ou de sécurité incendie sont nécessaires pour remplir cette obligation. Les travaux d'adaptation sont considérés comme importants si le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont du tableau général basse tension desservant les points de charge, y compris sur ce tableau, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge. De même, les travaux d'adaptation sont considérés comme importants si le montant des aménagements imposés par les dispositions du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge. Dans ces cas, le nombre de points de charge est limité de telle sorte que les travaux en amont du tableau général basse tension, y compris sur ce tableau, ou les travaux d'aménagement imposés par les dispositions du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique n'excèdent pas le coût total des travaux situés en aval de ce tableau.
- ⑧ « Sur délibération, les collectivités compétentes peuvent répartir les infrastructures de recharge dans les parcs de stationnement de leur territoire pour prendre en compte la réalité des besoins des usagers, les difficultés

techniques d'implantation ou les coûts d'aménagement. Dans ce cas, le respect des règles relatives au nombre de points de charge par tranche de vingt emplacements est apprécié sur l'ensemble des parcs concernés par cette répartition.

- ⑨ « Le présent VI entre en vigueur au plus tard le 1^{er} janvier 2025 ou au renouvellement de la délégation de service public ou du marché public et, dans le cas de la régie, à une date fixée par délibération de la collectivité territoriale au plus tard le 1^{er} janvier 2027. »

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

Alinéa 6

Après le mot :

stationnement

insérer les mots :

des communes de plus de 5 000 habitants

La parole est à M. Bruno Rojouan.

M. Bruno Rojouan. Il s'agit d'un amendement de bon sens, fondé sur ma pratique d'élu local.

Cet amendement vise à exonérer les communes de moins de 5 000 habitants de l'obligation de renforcer le développement des infrastructures de recharge, qui sont à la fois très coûteuses et peu adaptées à la réalité des communes rurales : d'une part, les bornes existantes y sont très peu utilisées et ne génèrent donc aucune recette ; d'autre part, les ménages de la ruralité disposent d'assez de place pour recharger leur véhicule électrique chez eux.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Il est vrai que l'obligation d'équipement des communes doit être adaptée aux zones rurales, où le coût peut se révéler important au regard des bénéficiaires.

Par ailleurs, cet amendement, s'il était adopté, n'empêcherait pas les communes volontaires, qui en ressentent le besoin, de s'équiper.

Pour ces raisons, la commission est favorable à cet amendement.

M. Laurent Duplomb. Très bien !

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le véhicule électrique progresse de façon tout à fait considérable. Les dernières études montrent que plus de 50 % des véhicules vendus dans l'Union européenne seront entièrement électriques à l'horizon 2030.

S'il était adopté, cet amendement exclurait de fait un grand nombre de parcs relais situés dans des petites communes limitrophes, ce qui aurait pour effet très concret de recréer des zones grises de la mobilité électrique. Le Gouvernement y est donc très défavorable. (*M. Laurent Duplomb s'exclame.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 318 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 26 *nonies*, modifié.

(L'article 26 *nonies* est adopté.)

Article additionnel après l'article 26 *nonies*

Mme le président. L'amendement n° 980 rectifié *bis*, présenté par Mme Saint-Pé, MM. J.M. Arnaud, Bonnecarrère, Brisson, Canévet, Cazabonne, de Nicolaj et Détraigne, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam, MM. Genet, Guerriau, Kern et Menonville, Mme Vermeillet, M. Delcros et Mme de La Provôté, est ainsi libellé :

Après l'article 26 *nonies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

« Section 4

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

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

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

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

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

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

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

III.- La dernière phrase du 11° de l'article L. 1214-2 du code des transports, est ainsi rédigée : « Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges et d'avitaillement ouvertes au public pour les véhicules électriques, les véhicules GNV et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 334-7 et L. 443-14 du code de l'énergie. »

La parole est à Mme Denise Saint-Pé.

Mme Denise Saint-Pé. Cet amendement vise à créer des schémas de développement des infrastructures de recharge de gaz naturel pour véhicules (GNV).

Le schéma similaire pour la mobilité électrique permet d'encourager le déploiement des infrastructures de recharge et de développer les mobilités électriques et hybrides rechargeables sur l'ensemble du territoire.

Ce schéma permet de répondre aux enjeux ambitieux des filières. Il participe également à une électrification des usages alors même que d'autres carburants alternatifs participent à la baisse des émissions de gaz à effet de serre.

La création d'un schéma similaire pour la mobilité gaz permettrait de résorber les lacunes du maillage des stations d'avitaillement en GNV en France. De surcroît, ce schéma permettrait d'accompagner les collectivités et les entreprises ayant choisi de verdir leur flotte avec du bioGNV.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) prévoit que la France doit s'équiper d'un certain nombre de bornes GNV d'ici à 2023 et 2028.

Interrogé sur ce sujet, le Gouvernement nous a informés que la trajectoire de déploiement correspondait aux objectifs fixés et que les besoins en planification et développement n'étaient pas de la même envergure que pour l'électromobilité.

Néanmoins, je suis sensible aux besoins de donner à la filière toutes les garanties et d'assurer le pilotage de l'offre en GNV afin qu'elle corresponde aux besoins du terrain. C'est la raison pour laquelle je sollicite l'avis du Gouvernement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je confirme tout d'abord les propos de M. le rapporteur : la France, qui s'est engagée à installer entre 140 et 360 stations GNV d'ici à fin 2023 et entre 330 et 840 stations d'ici à la fin 2028, suit parfaitement cette trajectoire, 270 stations étant prévues à la fin de l'année 2021.

Par ailleurs, notre objectif est de mettre en place, en concertation avec les acteurs, une planification partagée des infrastructures de recharge qui ne se limite pas au GNV et à l'électrique, mais s'étend aux biocarburants et à l'hydrogène.

Mon ministère va lancer dans les prochains jours, au sein de la *task force* pour la transition énergétique du transport routier de marchandises et de voyageurs, un groupe de travail entièrement dédié à ces enjeux, raison pour laquelle nous demandons le retrait de cet amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 980 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 27

- ① I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Le second alinéa du I est complété par une phrase ainsi rédigée : « Un décret précise les conditions d'application du présent alinéa, en particulier les modalités de dérogation à cette obligation, compte tenu de la faible proportion de population exposée aux dépassements des normes de qualité de l'air ou des actions alternatives mises en place afin de respecter ces normes dans des délais plus courts que ceux procédant de la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité. » ;
- ③ 2° Le même I est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ④ « L'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.
- ⑤ « Pour l'application du troisième alinéa du présent I, la liste des communes incluses dans ces agglomérations est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports. Cette liste est actualisée au moins tous les cinq ans.
- ⑥ « L'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité en application du même troisième alinéa est satisfaite sur le territoire de l'agglomération lorsque, le cas échéant, le président de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre dont la population est la plus importante au sein de l'agglomération a créé une zone à faibles émissions mobilité sur la majeure partie du territoire de l'établissement public.
- ⑦ « Un décret précise les conditions d'application dudit troisième alinéa, en particulier les modalités de dérogation aux obligations, compte tenu de la faible proportion de population exposée aux éventuels dépassements des normes de qualité de l'air, ou des actions alternatives mises en place et conduisant à des effets similaires à ceux de la création d'une zone à faibles émissions mobilité. » ;
- ⑧ 2° *bis* Le dernier alinéa du III est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elle expose également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande. » ;
- ⑨ 2° *ter* (*nouveau*) Le V est complété par une phrase ainsi rédigée : « Ces dérogations prennent notamment en compte pour l'ensemble du territoire la problématique des livraisons devant parvenir dans la zone soumise à restriction, au vu des technologies disponibles et des spécificités horaires propres à chaque secteur d'activité. » ;
- ⑩ 3° Sont ajoutés des VI et VII ainsi rédigés :
- ⑪ « VI. – Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en application du deuxième alinéa du I, l'autorité compétente prend des mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes ou de marchandises dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues.
- ⑫ « En application du premier alinéa du présent VI, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées dans ces zones de manière régulière au regard des critères mentionnés au deuxième alinéa du I du présent article, les mesures de restriction interdisent, au plus tard le 1^{er} janvier 2030, les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005.
- ⑬ « Pour l'application du présent article, les mots : « véhicules diesel et assimilés » désignent les véhicules ayant une motorisation au gazole ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et une motorisation au gazole. Les mots : « véhicules essence et assimilés » désignent les véhicules ayant une motorisation à l'essence ainsi que les véhicules combinant une motorisation électrique et à l'essence.
- ⑭ « Les mesures de restriction rendues obligatoires en application du présent VI ne s'appliquent pas aux véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à cinquante kilomètres.
- ⑮ « VII (*nouveau*). – Dans les zones à faibles émissions rendues obligatoires par le deuxième alinéa du I du présent article ou dans les agglomérations ou dans les zones mentionnées aux premier ou troisième alinéas du I de l'article L. 2213-4-1 ou concerné par les dépassements mentionnés au second alinéa du même I, l'autorité compétente s'assure du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques nécessaires au respect des normes de circulation.
- ⑯ « L'autorité compétente a notamment la charge de concevoir, en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, un schéma directeur d'installation des infrastructures de recharge tel que prévu à l'article L. 334-7 du code de l'énergie. Ce schéma directeur tient compte des spécificités techniques de chaque borne et, le cas échéant, de la compensation financière des difficultés techniques qui y sont liées. »
- ⑰ II. – Le I de l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales est complété par un C ainsi rédigé :
- ⑱ « C. – Sans préjudice de l'article L. 2212-2 et par dérogation au quatrième alinéa du A du I du présent article, les maires des communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre situé dans les agglomérations ou dans les zones mentionnées aux premier ou troisième alinéas du I de l'article L. 2213-4-1 ou concerné par les dépassements mentionnés au deuxième alinéa du même I transfèrent au président de cet établissement public les compétences et prérogatives qu'ils détiennent en application de l'article L. 2213-4-1.
- ⑳ « Dans un délai de six mois suivant la date à laquelle les compétences ont été transférées à l'établissement ou au groupement, si au moins un quart des maires des communes membres se sont opposés au transfert, ou si les maires s'opposant à ce transfert représentent au moins un quart de la population de l'établissement ou du groupement, il est mis fin au transfert pour l'ensemble des communes de l'établissement ou du groupement.
- ㉑ « À cette fin, les maires notifient leur opposition au président de l'établissement public de coopération intercommunale ou du groupement de collectivités territo-

riales. Il est mis fin au transfert le premier jour du septième mois suivant la date à laquelle les compétences ont été transférées. »

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Avant d'examiner les amendements déposés à l'article 27, permettez-moi de revenir sur les évolutions relatives aux zones à faibles émissions (ZFE) adoptées en commission et sur l'équilibre proposé.

Les ZFE sont un important levier de réduction des émissions et d'amélioration de la qualité de l'air dans les zones les plus denses. Il n'en demeure pas moins que leur mise en place, qui passe par des restrictions de circulation des catégories de véhicules les plus polluants, est susceptible de susciter de l'incompréhension, voire des crispations, chez nos concitoyens.

La réussite des ZFE repose donc sur leur acceptabilité et sur l'accompagnement des publics concernés, qu'ils habitent ou travaillent au sein d'une zone à faibles émissions.

Dans leur rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale, les dispositions de l'article 27 semblaient difficilement acceptables, voire peu réalistes pour certaines d'entre elles. La commission a donc proposé plusieurs évolutions concernant les ZFE rendues obligatoires par la LOM et qui connaîtraient encore des dépassements des seuils de qualité de l'air.

En lien avec le rapporteur pour avis de la commission des lois, nous avons ainsi assoupli les schémas de restriction de circulation sur deux points : d'une part, en redonnant la main aux collectivités territoriales pour la définition de leur schéma de restriction de circulation ; d'autre part, en reportant, dans ces ZFE, la date de fin de circulation des véhicules classés Crit'Air 3 de 2025 à 2030 afin de définir un objectif réaliste – libre à chaque ZFE concernée d'atteindre cet objectif selon le calendrier qu'elle choisira.

Le calendrier initial ne semblait pas approprié. Je pense notamment à l'interdiction des véhicules classés Crit'Air 5 dès 2023, alors même que toutes les ZFE prévues par la LOM n'ont pas été mises en place et que les moyens de contrôle ne sont aujourd'hui pas disponibles.

Par ailleurs, la commission a considéré que les modalités de dérogation à l'obligation de créer une ZFE dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants pourront être fixées par décret.

Enfin, concernant le transfert des prérogatives du maire aux présidents d'EPCI en matière de ZFE, la commission, en concertation avec la commission des lois, a introduit un mécanisme de minorité de blocage en cas d'opposition de 25 % des maires ou de maires représentant un quart de la population.

Je résume notre position en quelques mots : écoutez les territoires ! (*Mme Elsa Schalck, MM. Laurent Duplomb et Yves Bouloux applaudissent.*)

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Il s'agit d'un article important, d'un outil essentiel pour lutter contre le dérèglement climatique et prévenir les dizaines de milliers de morts que cause chaque année la pollution de l'air.

Pour autant, nous avons conscience, pour avoir déjà travaillé sur cette question dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, que cet outil peut avoir des effets extrêmement insidieux.

On peut comprendre que les constructeurs automobiles soient favorables aux ZFE, car elles vont permettre de moderniser le parc automobile – dont acte –, mais pensons à ceux qui n'auront pas les moyens financiers de participer à ce mouvement. Pensons à ces personnes précaires qui seront contraintes d'aller travailler aux heures de pointe, dans des secteurs mal desservis en transports en commun.

C'est la raison pour laquelle, comme nous l'avons déjà souligné, notre groupe fera un certain nombre de propositions. Certains de nos amendements ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 40 – nous ne nous en glorifions pas –, mais je regrette que l'un d'entre eux, que j'avais déposé, ait été ainsi retoqué, car je le trouvais intéressant : je proposais que la collectivité mène des études sur les publics les plus précaires et les plus contraints avant de mettre en place une ZFE, afin d'imaginer un certain nombre de dispositifs alternatifs et palliatifs.

Mais nous ferons d'autres propositions, afin que la justice sociale soit prise en compte dans le contexte d'urgence climatique que nous connaissons.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Pierre Moga, sur l'article.

M. Jean-Pierre Moga. L'article 27 de ce projet de loi étend l'obligation de création d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants.

Je comprends l'impératif de lutter contre la pollution de l'air et de mettre en place des zones à faibles émissions. Toutefois, vous vous en doutez, je souhaite que ces restrictions aillent dans le sens d'un juste équilibre entre l'indispensable préservation de la qualité de l'air et celle du patrimoine industriel que constituent les véhicules de collection.

En effet, les restrictions de circulation au sein des ZFE doivent tenir compte de l'usage spécifique de ces véhicules eu égard à leur faible nombre – ils représentent 1 % du parc automobile français –, à leur faible taux de pollution en raison d'une moindre utilisation – quinze fois moins en moyenne que les autres véhicules – et à leur intérêt patrimonial.

J'avais déposé un amendement en ce sens, mais il a été déclaré irrecevable au titre de l'article 41 de la Constitution. Il visait à exclure ces véhicules de la liste de ceux qui n'auront pas le droit de circuler au sein des ZFE, à limiter cette dérogation aux déplacements non professionnels afin d'éviter tout effet d'aubaine et à porter de 30 à 40 ans l'âge minimal d'entrée en collection, toujours afin d'éviter tout effet d'aubaine.

Mme le président. La parole est à Mme Patricia Schillinger, sur l'article.

Mme Patricia Schillinger. Les déplacements quotidiens en voiture représentent aujourd'hui la principale cause de pollution atmosphérique en milieu urbain, particulièrement dans les très grandes villes et agglomérations.

Ces dernières années, la France a régulièrement été rappelée à l'ordre par Bruxelles pour non-respect des normes européennes sur les concentrations dans l'air en oxyde d'azote et en particules fines PM10. En l'absence de vent, ces seuils sont régulièrement dépassés dans plusieurs agglomérations françaises.

Pour parvenir à faire baisser la pollution atmosphérique, le Gouvernement cible le trafic routier, responsable de 30 % des émissions directes de particules fines et de 60 % des émissions d'oxyde d'azote.

Dans un tel contexte, le développement des zones à faibles émissions est un élément de réponse efficace.

C'est la raison pour laquelle l'article 27 du projet de loi prévoit de généraliser les ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici au 31 décembre 2024. Il prévoit également d'imposer un schéma de restriction progressive de la circulation des véhicules les plus polluants en vue d'une interdiction définitive dans les ZFE-m en 2025.

Il apparaît aujourd'hui indispensable de déployer les ZFE-m le plus largement possible, selon un calendrier réaliste, mais néanmoins ambitieux.

Dès lors, il est regrettable que le rapporteur, lors de l'examen du texte en commission, ait souhaité retarder de cinq ans le calendrier d'interdiction de circulation des véhicules les plus polluants dans les ZFE-m et qu'il ait repoussé cette mesure à 2030.

Il est pourtant urgent de lutter très concrètement contre la pollution atmosphérique liée au transport routier dans les zones denses afin de permettre à nos concitoyens de respirer un air plus sain.

Mme le président. La parole est à M. Christian Klinger, sur l'article.

M. Christian Klinger. L'extension de l'obligation de mettre en place des zones à faibles émissions mobilité aux agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants et aux véhicules utilitaires légers d'ici au 31 décembre 2024, qui n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact, risque de se traduire concrètement par une impossibilité pour les artisans et les commerçants d'accéder aux centres-villes. Ces derniers se retrouveront dans l'incapacité d'effectuer des livraisons ou d'accéder aux chantiers. La mesure signerait, par exemple, la disparition des marchés non sédentaires dans les zones concernées.

Il conviendrait, à tout le moins, que la mise en place des ZFE tienne compte non seulement de l'offre existante de véhicules propres des constructeurs français, mais aussi de l'état de déploiement du réseau d'installation de recharge et d'avitaillement. Il convient de se poser cette simple question de bon sens avant d'adopter le texte afin d'adapter le calendrier à la réalité.

De même, l'obligation d'affichage de l'impact environnemental des produits et services est prématurée dans la mesure où l'expérimentation en cours n'a même pas fait l'objet d'un bilan. Il serait logique et cohérent qu'une telle mesure, qui va nécessairement peser sur les entreprises, notamment sur les plus petites d'entre elles, soit prise à l'échelle de l'Union européenne, ne serait-ce que pour déterminer une méthodologie commune – là encore, il s'agit d'une simple question de bon sens !

Il faut certes décarboner l'économie française, mais cela ne peut se faire qu'avec un accompagnement des acteurs économiques, notamment des PME et des TPE.

M. André Reichardt. Très bien !

Mme le président. La parole est à M. Jacques Fernique, sur l'article.

M. Jacques Fernique. Il nous faut prendre la mesure de l'urgence sanitaire : selon une récente étude de l'université de Harvard, 17 % de l'ensemble des décès sont provoqués par la pollution de l'air.

Le chiffre est tombé la semaine dernière : vingt-deux villes françaises de plus de 50 000 habitants dépassent la limite de qualité de l'air recommandée par l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Il faut agir pour changer la donne, et principalement sur le trafic routier, directement responsable de plus de 84 % des émissions de dioxyde d'azote. L'inaction face à ce fléau est condamnable. La justice européenne a d'ailleurs déjà sanctionné la France sur cette question.

C'est la raison pour laquelle notre pays a décidé de rendre obligatoire la mise en place de zones à faibles émissions dans les onze métropoles les plus sinistrées. Ce projet de loi prévoit d'aller plus avant en étendant la mise en place des ZFE aux agglomérations de plus de 150 000 habitants.

Les ZFE ne sont pas une lubie d'écologistes maximalistes : c'est une démarche européenne déjà mise en place dans plus de 200 villes, qui restreignent l'usage des véhicules les plus polluants.

Restreindre l'usage de véhicules polluants tout en maintenant le droit au déplacement et en tenant compte des réalités disparates des territoires, des activités sociales et économiques : l'enjeu est complexe. Et les inquiétudes, les mécontentements, les crispations ne viseront d'abord ni l'Europe, ni l'État, ni même nous, parlementaires, mais principalement les élus locaux. C'est pourquoi la loi doit être claire et à la hauteur. Elle doit laisser aussi, en bonne subsidiarité, une marge de manœuvre aux élus locaux.

Le calendrier devrait prévoir des périodes de sensibilisation et de mise en œuvre concrète des aides. Je pense notamment à l'amendement de M. Labbé que nous avons adopté visant à instaurer des services de location à prix modique de véhicules dans un état encore correct, mais voués à la destruction en échange de la prime à la conversion. Il faudrait également prévoir une période d'adaptation des pratiques de mobilité afin que personne ne soit laissé de côté. Enfin, une importante montée en puissance des dispositifs de contrôle est nécessaire, faute de quoi nous n'aurons que des ZFE de papier.

J'avais déposé un amendement visant à adapter le calendrier de l'Assemblée nationale en ce sens. Il a, hélas ! été jugé irrecevable en ce qu'il élevait l'ambition sur les véhicules Crit'Air 2. Reste mon premier amendement, qui vise à rétablir le calendrier de l'Assemblée nationale : même s'il faut y mettre de la souplesse,...

Mme le président. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Jacques Fernique. ... notre groupe préfère un calendrier à la hauteur, plutôt que le bien trop important recul de cinq ans que porte la majorité sénatoriale.

Mme le président. La parole est à Mme Elsa Schalck, sur l'article.

Mme Elsa Schalck. Je tiens à saluer la réécriture de cet article 27 par la commission et le rapporteur. La mise en place des zones à faibles émissions dans nos territoires est un sujet sensible.

Bien évidemment, il nous faut agir et réduire considérablement la pollution atmosphérique. Toutefois, la mise en place des ZFE doit se faire de façon cohérente, pragmatique, pédagogique et surtout non punitive pour nos concitoyens. À cet égard, je salue l'assouplissement des schémas de restriction de circulation et l'instauration d'une échéance unique au 1^{er} janvier 2030 afin de permettre d'avancer progressivement et de laisser aux alternatives le temps de se développer.

Je tiens aussi à saluer la mise en place de mesures incitatives comme la création d'un prêt à taux zéro pour accompagner les ménages les plus précaires dans le renouvellement de leur véhicule.

Je salue également le fait de redonner de la souplesse aux maires en leur permettant de conserver leur pouvoir de police si un quart d'entre eux s'oppose au transfert automatique au président de l'EPCL.

Au sein de l'eurométropole de Strasbourg, par exemple, le souhait d'interdire les véhicules Crit'Air 2 au 1^{er} janvier 2028 suscite de vives et légitimes inquiétudes et oppositions. Comment imaginer qu'en 2028, c'est-à-dire demain, près de 180 000 véhicules immatriculés du parc automobile actuel ne pourront plus rouler dans aucune des trente-trois communes de l'eurométropole ? Comment imaginer que l'on puisse mettre ainsi nos concitoyens et de très nombreuses entreprises au pied du mur ?

Il nous faut écouter ce que disent nos concitoyens. À cet égard, je ne peux que saluer l'initiative de certains maires, à l'instar de celui d'Illkirch-Graffenstaden, dans le Bas-Rhin, de porter des référendums locaux.

Le sujet des ZFE est particulièrement sensible, car il touche à la première des libertés, celle de se déplacer. Agir de manière précipitée et pénalisante serait particulièrement contre-productif, voire dangereux.

Grâce au travail sénatorial, un équilibre a été trouvé : du pouvoir et de la flexibilité ont été rendus aux collectivités afin de leur permettre d'agir de manière constructive et pragmatique.

Mme le président. La parole est à Mme Christine Lavarde, sur l'article.

Mme Christine Lavarde. Je partage les propos de Mme Schalck sur l'eurométropole de Strasbourg. La zone à faibles émissions mobilité, les élus de la métropole du Grand Paris la vivent au quotidien.

Monsieur le ministre, les commerçants nous ont fait remonter des questions concrètes : les véhicules à température contrôlée sont déjà plus lourds que les véhicules utilitaires, du fait du dispositif de réfrigération. Si ces commerçants devaient rouler demain dans des véhicules électriques, il faudrait encore ajouter le poids de la batterie, tant et si bien qu'ils ne pourraient même plus aller chercher leurs marchandises à Rungis, par exemple, sauf à multiplier par deux ou trois le nombre de camionnettes ou véhicules légers qui font le trajet.

Nos voisins allemands ont une vision beaucoup plus pragmatique, puisqu'ils autorisent un poids en charge de 750 kilos de plus pour ces véhicules, ce qui permet aux commerçants de les conduire avec un permis « classique » et non un permis poids lourd.

Allez-vous adapter la réglementation française pour ce type d'utilisation ?

M. René-Paul Savary. Très bien !

Mme Christine Lavarde. À défaut, nous arriverons à des situations complètement ubuesques où les commerçants iront une première fois à Rungis chercher trois pommes avant d'y retourner chercher deux fromages ! (*M. Alain Chatillon applaudit.*)

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Comme vous le savez, la LOM a prévu de déployer sept nouvelles ZFE, en sus des quatre existantes.

Ce texte prévoit d'étendre le nombre de ZFE aux agglomérations de plus de 150 000 habitants. Ce seuil nous semble raisonnable pour atteindre nos objectifs en termes de lutte contre la pollution de l'air. La loi impose la création de nouvelles ZFE-m, mais leur format reste à définir et à adapter à chaque territoire.

Je précise que le cadre actuel permet déjà de préserver le patrimoine que constituent les véhicules de collection, sujet qui a suscité un certain émoi : des dérogations locales ont été accordées et aucune difficulté n'a surgi dans les quatre premières ZFE, notamment à Paris, Lyon et Grenoble. Nous avons des discussions nourries sur cette question.

Enfin, la mise en place des ZFE va inciter au renouvellement du parc automobile. Comme je l'ai souligné la semaine dernière, nous mobilisons des aides tout à fait inédites non seulement pour les véhicules d'occasion, mais aussi pour les véhicules neufs : bonus écologique, prime à la conversion, aide complémentaire des collectivités ou encore surprime ZFE.

En réponse à Mme Lavarde, qui m'interroge souvent sur des points précis, j'indique qu'une dérogation est déjà prévue pour tenir compte de la masse des batteries. Un groupe de travail débat de ces questions avec l'ensemble des acteurs du transport routier de marchandises. Nous n'hésiterons pas à aller au-delà de ce qui est déjà prévu pour prendre en compte la situation que vous évoquez bien légitimement.

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

Alinéa 4

Remplacer l'année :

2024

par l'année :

2028

La parole est à M. Bruno Rojouan.

M. Bruno Rojouan. Cet amendement va totalement dans le sens de l'exposé du rapporteur, puisqu'il vise à repousser de 2024 à au moins 2028 l'instauration des ZFE dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants.

Notre objectif est de laisser plus de temps aux Français pour renouveler leur véhicule. L'échéance de 2024 a un caractère punitif pour le Français moyen qui, selon les études, change de voiture tous les sept à neuf ans.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je remercie tous les orateurs qui viennent de s'exprimer.

La commission a adopté un amendement visant à préciser qu'un décret en Conseil d'État fixe les modalités de dérogation à l'obligation de mettre en place des ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. Cette obligation est donc déjà fortement assouplie.

Par ailleurs, vous évoquez la nécessité de prendre le temps de mettre en place une ZFE-m pour accroître son acceptabilité. Je partage la crainte que vous exprimez. Vendredi dernier, nous avons voté la mise en place d'un prêt à taux zéro pour aider les personnes souhaitant effectuer cette transition énergétique.

Néanmoins, les collectivités seront libres de mettre en place les schémas de restriction de circulation qu'elles souhaiteront, sur le périmètre de leur choix, et selon un calendrier qui pourra être progressif.

Pour ces raisons, et eu égard aux dérogations, votre amendement me semble en partie satisfait. Je vous demanderai donc de bien vouloir le retirer ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le calendrier a été élaboré en concertation avec les associations d'élus. Il est adapté et progressif.

Par ailleurs, comme le rapporteur l'a souligné, les collectivités sont libres d'adapter le périmètre des restrictions de circulation.

Le Gouvernement est donc défavorable à cet amendement.

Mme le président. Monsieur Rojouan, l'amendement n° 323 rectifié est-il maintenu ?

M. Bruno Rojouan. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 323 rectifié est retiré.

Je suis saisie de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 2162, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 6

Remplacer les mots :

sur la majeure partie du territoire

par les mots :

couvrant la majeure partie de la population

II. – Alinéas 7 et 9

Supprimer ces alinéas.

IV. – Alinéa 12

Après le mot :

interdisent,

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

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

V. – Après l'alinéa 12

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

VI. – Alinéas 19 et 20

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Cet amendement vise à préciser les conditions rendant obligatoire la création d'une ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. La rédaction de l'Assemblée nationale serait ainsi rétablie.

Mme le président. L'amendement n° 2277, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Remplacer les mots :

sur la majeure partie du territoire

par les mots :

couvrant la majeure partie de la population

La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement vise à préciser les critères permettant d'établir que l'obligation de mettre en place une ZFE est satisfaite sur un territoire donné.

L'Assemblée nationale avait précisé qu'une ZFE est considérée comme mise en place si elle couvre la majeure partie du territoire. Or ce critère ne me paraît pas parfaitement cohérent, les ZFE ciblant avant tout les zones denses. La rédaction actuelle pourrait donc aboutir à la création de ZFE très vastes, donc plus coûteuses et difficiles à contrôler, qui ne produiraient pas l'effet voulu sur la santé et l'environnement des habitants concernés.

Il me paraît donc plus pertinent de retenir le critère de « majeure partie de la population ». Une telle précision assurera la cohérence entre le périmètre des ZFE et les besoins en termes de qualité de l'air.

Mme le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 1040 est présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

L'amendement n° 1499 est présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllégatte, Mmes Prévile, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérouillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

I. – Alinéa 12

Après le mot :

interdisent

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

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

II. – Après l'alinéa 12

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 1040.

M. Jacques Fernique. J'en suis convaincu, il nous faudra introduire une certaine souplesse, surtout dans les zones à faibles émissions ambitieuses de par leur périmètre.

Toutefois, mon groupe et moi-même préférons un calendrier qui nous permettra d'être à la hauteur et de ne pas esquiver nos responsabilités. Reporter de cinq ans la mise en place du dispositif, comme le propose la majorité sénatoriale, présente deux défauts majeurs : une telle décision serait comprise, je le crains, comme une incitation à reporter toute action déterminante aux prochains mandats municipaux et nous exposerait à des sanctions européennes pour non-respect de la directive sur la qualité de l'air.

Mme le président. La parole est à M. Joël Bigot, pour présenter l'amendement n° 1499.

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

Il précise également, dans sa rédaction issue de l'Assemblée nationale, les restrictions de circulation à mettre en œuvre lorsque les seuils de qualité de l'air sont dépassés dans les ZFE rendues obligatoires par la LOM, en fixant le calendrier qui permettra d'atteindre les objectifs de qualité de l'air que la France s'est fixés.

La commission a adopté un amendement du rapporteur visant à assouplir fortement ce calendrier de restriction de circulation dans Les ZFE-m, en supprimant les étapes intermédiaires.

Pour leur part, les auteurs de cet amendement considèrent qu'il est nécessaire de maintenir ces différentes étapes, au risque de ne pas être en mesure d'atteindre, en 2030, les objectifs fixés en termes de qualité de l'air dans les ZFE-m.

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

I. – Alinéa 18

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

II. – Alinéas 19 et 20

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Yves Bouloux.

M. Yves Bouloux. L'article 27 facilite, à la fois pour les territoires obligés et les territoires volontaires, l'implantation d'une zone à faibles émissions mobilité en prévoyant le transfert des compétences et prérogatives du maire en matière de ZFE-m au président de l'EPCI à fiscalité propre, grâce à la création d'un pouvoir de police spéciale *ad hoc*.

Cette disposition soulève deux difficultés : la première tient à la confusion entre la compétence ZFE-m et le pouvoir de police spéciale ; la seconde, à l'absence totale de concertation locale et de codécision entre le président de l'intercommunalité et les maires, alors même que ce dispositif doit reposer, pour être efficace, sur une bonne articulation avec les pouvoirs généraux de police des maires.

Pour y remédier, il est donc proposé, premièrement, de clarifier le dispositif en précisant qu'il s'agit bien d'un transfert des pouvoirs de police spéciale relevant à ce titre de l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales, distincts des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, mais aussi de la compétence communale d'instituer volontairement une telle ZFE-m – en dehors des cas obligatoires –, laquelle obéit à des règles de transfert dans le cadre du droit commun.

Deuxièmement, il est également prévu de soumettre cette décision à l'accord du président de l'intercommunalité et des maires des communes concernées par arrêté, à la majorité qualifiée, soit par la moitié au moins des maires de communes regroupant les deux tiers de la population totale de l'EPCI, soit par les deux tiers au moins des maires des communes regroupant 50 % de la population totale.

Tel est l'objet de cet amendement, qui permettra une mise en œuvre rapide et efficace des ZFE-m.

Mme le président. L'amendement n° 1501, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévillé, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéas 19 et 20

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Joël Bigot.

M. Joël Bigot. Cet article prévoyait, dans son alinéa 17, un transfert automatique des compétences et prérogatives des maires en matière de ZFE-m au président de l'EPCI.

La commission a adopté un amendement du rapporteur prévoyant un mécanisme visant à empêcher le transfert automatique des compétences et des prérogatives des maires en matière de ZFE-m au président de l'établissement public de coopération intercommunale si un tiers des maires ou les maires représentant au moins un tiers de la population de l'établissement ou du groupement s'y opposent.

Les auteurs de l'amendement ne sont pas favorables à cette disposition, qui permet de mettre fin au transfert de compétences pour toutes les communes concernées. C'est la raison pour laquelle cet amendement vise à supprimer cette disposition, afin de rétablir le texte issu de l'Assemblée nationale.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Les amendements n^{os} 2162, 1040, 1499, 1972 rectifié et 1501 visent à revenir sur l'équilibre trouvé par la commission. Nous avons en effet considéré que le transfert automatique des pouvoirs de police de ZFE-m des maires aux présidents d'EPCI pourrait nourrir des crispations sur la mise en place des ZFE-m et constituer une atteinte disproportionnée au principe de libre administration des collectivités territoriales.

Je suis donc défavorable aux amendements n^{os} 2162 et 1501, qui visent à supprimer ce mécanisme.

Je suis toutefois favorable au grand I de l'amendement n^o 2162 du Gouvernement, qui tend à reprendre l'amendement n^o 2277 que j'ai déposé au nom de la commission. Il s'agit d'une précision bienvenue sur les conditions pour remplir l'obligation de créer une ZFE-m dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants. En revanche, je suis défavorable au reste de l'amendement, qui vise à revenir sur les apports de la commission et à rétablir les schémas de restriction de circulation.

L'amendement n^o 1972 rectifié de notre collègue Yves Bouloux tend à revenir sur le seuil de la minorité de blocage. Si nous sommes d'accord sur le principe, nous nous opposons pour ce qui concerne le seuil, que nous avons évoqué avec la commission des lois. En la matière, je suis attaché au seuil retenu par la commission, à savoir un quart des maires ou les maires représentant un quart de la population.

Les amendements identiques n^{os} 1040 et 1499 sont contraires à la position de la commission, qui a souhaité assouplir le schéma de restriction de circulation dans les ZFE-m rendues obligatoires par la LOM et qui ne respecteraient pas les normes de qualité de l'air.

L'idée est de définir un objectif réaliste. Ainsi, la fin de la circulation des vignettes Crit'Air 3 dès 2025 dans les ZFE-m rendues obligatoires par la LOM semble prématurée, pour ne pas dire irréaliste, alors même que toutes les ZFE-m prévues n'ont pas été mises en place et que les moyens de contrôle ne sont pas au rendez-vous.

Permettez-moi d'apporter une précision sur ce point. Nous avons discuté avec les présidents d'EPCI qui ont mis en place ou essayé de mettre en place des ZFE. Certaines agglomérations, dirigées par des élus politiquement proches des auteurs de ces amendements, sont confrontées à d'importantes difficultés. Jacques Fernique le sait, puisqu'il a assisté à presque toutes les auditions.

Je demande donc le retrait des amendements n^{os} 2162, 1040, 1499, 1972 rectifié et 1501. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Je suis en revanche favorable à l'excellent amendement n^o 2277 du rapporteur ! (*Sourires.*)

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement est favorable à l'excellent amendement n^o 2277 de l'excellent rapporteur. (*Nouveaux sourires.*)

Il est également favorable aux amendements identiques n^{os} 1040 et 1499, qui visent à rétablir le calendrier prévu.

Il est défavorable à l'amendement n^o 1972 rectifié, qui porte sur la minorité de blocage, dans la mesure où nous souhaitons des ZFE harmonisées et non pas clairsemées à l'échelle de l'EPCI.

Enfin, il est favorable à l'amendement n^o 1501.

Mme le président. La parole est à M. André Reichardt, pour explication de vote.

M. André Reichardt. À l'exception de l'excellent amendement de notre excellent rapporteur, ces différents amendements visent essentiellement à revenir soit sur le calendrier fixé pour ces zones à faibles émissions mobilité soit sur la minorité de blocage prévu par l'article 27. Je ne pourrai en aucun cas les voter.

Tout d'abord, s'agissant du calendrier, il faut, je le répète, faire preuve de pragmatisme. Que pouvons-nous faire sans braquer les populations et les communes de l'intercommunalité ? On a évoqué tout à l'heure l'eurométropole de Strasbourg. J'en témoigne, le délai initialement prévu par l'Assemblée nationale soulève de réels problèmes. Nous avons été saisis les uns et les autres par la présidente de l'intercommunalité, qui nous enjoint de revoir ce calendrier.

On nous dit qu'il y a eu négociation en la matière. Toutefois, il semble, M. le rapporteur l'a dit tout à l'heure, que tout le monde n'y ait pas été associé. Il convient donc de maintenir l'équilibre trouvé par la commission, sur proposition également de la commission des lois.

Ensuite, pour ce qui concerne la minorité de blocage, il est indispensable de maintenir ce qui figure d'ores et déjà dans le texte. Ce dispositif a simplement pour but, mes chers collègues, de permettre aux maires de conserver leur pouvoir de police de la circulation dans leur commune.

Je ne veux pas dramatiser, mais les maires sont obligés, de plus en plus souvent, surtout dans les grandes intercommunalités, de constater ce qui se passe. Entendre régulièrement dire que le pouvoir de police est donné aux représentants exécutifs de la collectivité locale me fait rire ! On observe, une fois de plus, qu'on essaie de le leur reprendre.

Mme le président. La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

M. René-Paul Savary. Sur ce point, je remercie la commission, qui a adopté une position tenant compte de la réalité : il faut prendre en compte la population et non pas les territoires. Nous serons certainement nombreux à voter l'amendement n^o 2277.

Reims, dans le département de la Marne, est une communauté urbaine qui représente la moitié du département – 300 000 habitants –, mais comprend 143 petites communes, répartie sur pratiquement la moitié du territoire.

On a donc des communautés urbaines rurales. Il est d'ailleurs tout à fait intéressant de voir la complémentarité qui existe entre les milieux urbains et ruraux.

Il convient donc de prendre en compte l'avis des maires et de trouver un juste milieu, pour les convaincre de mettre en place ces zones.

En tant que médecin généraliste, je suis bien sûr attentif aux diverses émissions et à la protection de la santé. Encore faut-il prévoir un calendrier de mise en œuvre des mesures qui soit acceptable pour la population. Il était donc nécessaire de le revoir.

Par ailleurs, les véhicules devront être adaptés. Je possède un véhicule hybride. Lorsque j'arrive à Paris, après être parti de la Marne, j'aimerais rouler à l'électrique, mais ma batterie est vide. Si je ne reste pas suffisamment longtemps à Paris pour la recharger, je roule à l'essence pour le trajet du retour. Cela montre bien que les véhicules hybrides ne constituent pas véritablement la panacée, faute d'autonomie.

Il faut donc tenir compte des progrès techniques, de l'acceptation de la population et des enjeux territoriaux, et trouver un compromis auquel nous pourrions largement nous rallier.

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

M. Ronan Dantec. J'espère que nous avons tous pris bonne note de la demande de notre collègue René-Paul Savary en faveur de l'installation très rapidement de prises électriques dans le parking du Sénat !

Mme Sophie Primas. Mais il y en a !

M. Ronan Dantec. Et elles ne sont pas suffisantes ?

Notre débat pourrait finir par paraître un peu absurde.

Il a été dit tout à l'heure que la première des libertés était la liberté de circulation. Selon moi, la première des libertés est de pouvoir respirer un air de qualité. Il s'agit d'un enjeu majeur de santé publique. De très nombreuses études le montrent, dans les villes, la pollution atmosphérique tue, y compris des enfants, en particulier des petits enfants.

Nous discutons non pas d'un sujet théorique, mais de l'air que respireront dans les cinq, six ou sept prochaines années les enfants qui viennent de naître ou qui naîtront dans les prochains mois.

Nous sommes en train de renouveler, à une vitesse qui n'est malheureusement pas déterminée, notre parc automobile, de sortir du diesel et d'aller vers les véhicules électriques. Notre parc devrait s'améliorer, selon toute vraisemblance, assez rapidement.

Si nous prévoyons d'instaurer des ZFE en 2030, autant les supprimer et passer au sujet suivant, sachant en outre que nous avons pris du retard dans la discussion ! L'enjeu majeur, c'est la qualité de l'air et du parc automobile dans les centres-villes dans les cinq prochaines années. Cela se joue maintenant, entre 2025 et 2030. Après 2030, la qualité de l'air s'améliorera naturellement compte tenu de l'évolution du parc.

Je le répète, nous discutons aujourd'hui de la qualité de l'air que respireront les enfants qui naissent aujourd'hui. Nous ne nous interrogeons pas sur ce qui se passera dans dix ans ! C'est la raison pour laquelle le report des échéances constitue une aberration en termes de santé publique. Certes, il faudra accompagner la mutation du parc d'un point de vue social, mais plusieurs amendements ont été déposés en ce sens.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Monsieur le rapporteur, ce projet de loi vise à lutter contre le dérèglement climatique. Mon collègue Ronan Dantec vient de rappeler brillamment la nécessité sanitaire à laquelle nous faisons face. Il existe certes la liberté de circuler, mais n'oublions pas les 50 000 à 60 000 morts provoqués chaque année dans notre pays par la pollution atmosphérique.

La commission a été subtile en adoptant quelques ajustements. Toutefois, elle crée ainsi un filtre inapproprié pour faire obstacle à la mise en place de ZFE, en instaurant un dispositif de minorité de blocage des maires. On le sait, une telle mesure est calquée sur celle qui est applicable aux plans locaux d'urbanismes (PLU).

Certes, le Sénat aime bien ses grands électeurs et ses communes. Mais n'oublions pas la nécessité sanitaire ! Entre l'urbanisme et l'ardent impératif de créer des ZFE efficaces et acceptables, l'enjeu n'est pas le même. On ne peut imaginer instaurer une minorité de blocage sur une question sanitaire majeure.

Tel est le sens de nos propositions et de notre vote. Ne créons pas des filtres qui pourraient laisser croire que le Sénat est en retard d'une bataille. Pensons aux générations futures et à l'impératif sanitaire.

Mme le président. La parole est à Mme Sophie Primas, pour explication de vote.

Mme Sophie Primas. Je comprends et je partage, parce que j'ai des petits-enfants, votre préoccupation concernant la qualité de l'air.

Toutefois, j'estime que les dispositifs que nous mettons en place depuis des années tendent déjà à améliorer la qualité de l'air. Nous avons voté l'arrêt de la construction des moteurs thermiques. Les gouvernements successifs ont mis en place des dispositifs extrêmement puissants, qui requièrent beaucoup d'argent public, pour inciter nos concitoyens à changer de véhicule. Nous nous jetons à corps perdu dans la motorisation et la mobilité électriques. Nous dépensons des sommes faramineuses pour aménager nos routes, nos rues, nos centres-villes, pour créer des axes de mobilité douce entre les communes. Nous pouvons nous rejoindre sur ce point : nous dépensons beaucoup d'argent public dans ces dispositifs.

Nous dépensons également beaucoup d'argent public, et c'est heureux, dans les transports en commun. Ainsi, en Île-de-France, le doublement des transports en commun au cours des six prochaines années constitue un axe de politique extrêmement fort.

Pour ma part, j'estime que les ZFE sont en réalité décalées, alors que l'on consacre déjà beaucoup d'argent public au parc automobile et à la mobilité. On pourrait faire autrement.

Les restrictions d'accès aux ZFE...

M. René-Paul Savary. C'est *has been* !

Mme Sophie Primas. ... conduiront à discriminer les gens en fonction de leur métier ou de leur capacité à changer plus ou moins vite de véhicule.

J'entends déjà, dans la grande banlieue parisienne, les artisans, les gens qui travaillent dans Paris, râler vraiment beaucoup. Ils arriveront, parce que nous les aiderons, à changer de véhicule, mais soyons attentifs à ces zones de discrimination. D'un côté, l'air serait pur, mais pas de l'autre...

Selon moi, la commission est parvenue à un bon équilibre, que je soutiendrai.

Mme le président. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. La question du prix est également importante. Si nous fixons une échéance à court terme alors que le marché n'est pas totalement mature, les fabricants d'automobiles du monde entier augmenteront leurs prix. Dès lors, les Français paieront la transition énergétique du monde entier et un certain nombre d'entreprises réaliseront rapidement des bénéfices importants. À vouloir être les premiers, on fera supporter ce coût aux Français et à nos finances publiques, lesquelles, c'est vrai, se portent à merveille. Nous sommes un parangon de vertu à l'échelon européen et mondial !

Plus sérieusement, il est assez curieux de vouloir réduire les délais de mise en œuvre des ZFE-m. Comme l'a dit excellemment Mme Primas, il faut aller dans cette direction et fixer une date butoir, mais il ne faut pas accélérer le processus, au risque de permettre aux marchands d'automobiles de faire des bénéfices sur le dos des Français.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2162.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2277.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 1040 et 1499.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. Yves Bouloux. Je retire l'amendement n° 1972 rectifié, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1972 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1501.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Stéphane Piednoir.

M. Stéphane Piednoir. Le présent amendement vise à inscrire dans le code général des collectivités territoriales les motifs légitimes pour lesquels les usagers pourraient bénéficier d'une dérogation de déplacement dans une ZFE-m lorsque leur véhicule ne satisfait pas aux normes d'émission tolérées.

Ainsi, l'usager doit pouvoir disposer d'un droit d'accès aux entreprises de services de l'automobile comme les centres de contrôle technique, afin de maintenir son véhicule dans des niveaux d'émission conformes et de préserver sa sécurité, y compris dans les zones ZFE-m. Ces motifs de dérogation doivent aussi prévoir les déplacements de l'usager pour des motifs impérieux ou en cas d'urgence, pour des raisons de santé ou pour répondre à une convocation au tribunal.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement va bien sûr dans le bon sens, puisqu'il vise à répondre à certaines situations très spécifiques, dans lesquelles nos concitoyens ne comprendraient pas qu'on leur oppose des restrictions de circulation, notamment s'ils doivent se déplacer en urgence pour des raisons de santé ou encore pour répondre à une convocation au tribunal. Il s'agit là de motifs légitimes de dérogation aux restrictions de circulation en ZFE.

La commission est donc favorable à cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. La loi prévoit déjà des dérogations individuelles et les collectivités sont libres de s'en saisir, comme l'a d'ailleurs fait Grenoble en prévoyant notamment que les propriétaires convoqués par les services de l'État pour le contrôle de leur véhicule et munis de leur convocation sont exemptés.

Cet amendement étant satisfait, j'en demande le retrait.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1371 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

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

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Stéphane Sautarel.

M. Stéphane Sautarel. Les zones à faibles émissions mobilité permettent d'accélérer la transition du parc automobile et d'encourager les usagers à se tourner vers la mobilité électrique.

L'instauration d'une ZFE-m impose aux acteurs se situant à l'intérieur du périmètre d'anticiper les restrictions. Or, parfois, les calendriers retenus ne permettent pas à des milliers de professionnels d'acquiescer un véhicule aux normes. Ils se trouvent alors empêchés d'exercer leur métier.

Certains des calendriers de restrictions envisagés par les collectivités vont en effet largement au-delà du calendrier proposé dans le projet de loi et prévoient des interdictions de circulation des véhicules classés Crit'Air 2 à compter du 1^{er} janvier 2024.

Les aides proposées pour le renouvellement du parc de véhicules se révèlent insuffisantes pour certaines catégories de ménages, qui n'ont pas les moyens d'acheter un véhicule neuf ou qui doivent, en plus, subir une décote importante de leur ancien véhicule sur le marché de l'occasion du fait de ces futures restrictions de circulation. Il en sera de même pour de nombreux professionnels, qui n'auront pas pu amortir l'achat de leurs anciens véhicules.

Les calendriers des restrictions de circulation décidés par certaines collectivités territoriales auront donc un impact sur la circulation des véhicules des entreprises, des salariés, mais aussi des consommateurs.

Au-delà des effets sanitaires et environnementaux, il convient donc de faire en sorte que l'étude réalisée préalablement à l'instauration d'une ZFE-m par les collectivités locales et jointe à l'arrêté soumis à consultation publique, conformément à ce que prévoit la LOM, présente également les impacts socio-économiques du dispositif mis en œuvre.

Cette étude permettrait d'appréhender les enjeux socio-économiques du territoire concerné, de mieux accompagner les acteurs impactés, tels que les professionnels de l'automobile, et d'assurer une plus grande acceptabilité de la population concernée par le dispositif, tout en calibrant au mieux l'accompagnement nécessaire.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. S'il était adopté, cet amendement permettrait en effet d'avoir une meilleure connaissance des conséquences socio-économiques de la mise en place d'une ZFE-m.

L'étude, telle qu'elle est actuellement envisagée, portera principalement sur les enjeux de santé et de réduction de la pollution atmosphérique. Les dispositions que tend à prévoir cet amendement pourraient donc la complexifier.

Les mesures de restriction de circulation ont des impacts considérables sur la vie de nos concitoyens, qu'ils vivent ou travaillent en ZFE-m, et leur dimension socio-économique est sous-estimée.

Sur cet amendement, la commission s'en remet donc à la sagesse de la Haute Assemblée.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Sur cet amendement, le Gouvernement s'en remet également à la sagesse de la Haute Assemblée.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 114 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

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

Après l'alinéa 9

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

La parole est à M. Jean-Pierre Moga.

M. Jean-Pierre Moga. L'article 27 du présent projet de loi étend l'obligation de créer une zone à faibles émissions mobilité aux agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants.

Convaincus de l'impérieuse nécessité de lutter contre la pollution de l'air, les auteurs de cet amendement soutiennent la mise en place de ces zones, qu'ils jugent utiles. Ils souhaitent toutefois que ces restrictions permettent de préserver un juste équilibre entre la qualité de l'air et les divers usages des véhicules dans ces ZFE.

Ainsi, ils considèrent que les restrictions de circulation au sein des ZFE doivent tenir compte du cas spécifique des véhicules de collection, qui sont en nombre restreint, polluent peu du fait de leur usage limité et revêtent un intérêt patrimonial.

Interdire la circulation de ces véhicules historiques ne permettrait pas d'améliorer de façon significative la qualité de l'air et mettrait à mal un patrimoine culturel vivant, une filière économique représentant 24 000 emplois et 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires.

Le législateur a mis en place les ZFE-m pour lutter contre la pollution due aux véhicules de transport de personnes et de marchandises, mais pas des véhicules ayant une dimension sanitaire, historique, sécuritaire, etc.

Cet amendement vise donc à prendre en compte au sein des ZFE le cas des véhicules dont l'usage ne se limite pas au transport de personnes et de marchandises, en prévoyant une exception aux restrictions de circulation pour les véhicules de collection.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Ces dispositions ne semblent pas nécessaires dans la mesure où, en ce qui concerne les véhicules d'intérêt général, les dérogations aux restrictions de circulation au sein des ZFE sont déjà prévues dans le décret n° 2016-847.

Par ailleurs, les ZFE-m peuvent prévoir de déroger à ces restrictions pour les véhicules de collection. L'ensemble des ZFE-m déjà en place ont d'ailleurs pris une telle mesure.

Je vous prie donc de bien vouloir retirer votre amendement, mon cher collègue ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. À l'instar de M. le rapporteur, le Gouvernement se soucie évidemment de la préservation de notre patrimoine.

J'ai eu l'occasion de le dire dans mon propos liminaire, des dérogations sont prévues. Elles n'ont posé aucun problème dans les quatre ZFE qui sont actuellement en activité.

Par ailleurs, cette mesure est d'ordre réglementaire. Nous avons engagé un travail avec la Fédération française des véhicules d'époque, ainsi qu'avec l'Amicale parlementaire des amis des véhicules de collection. Les prochaines réunions sont prévues en juillet.

Je propose de nous en remettre à ce travail et je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement, monsieur le sénateur.

Mme le président. Monsieur Moga, l'amendement n° 1074 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jean-Pierre Moga. Des discussions ont effectivement lieu – j'y ai même participé –, mais elles n'avancent pas vraiment, comme je l'ai dit lors de la dernière réunion. Alors que les échanges sont engagés depuis huit mois, il n'y a toujours pas de résultat !

Je maintiens donc mon amendement, madame la présidente.

Mme le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour explication de vote.

M. Stéphane Demilly. Je tiens à défendre l'amendement de Jean-Pierre Moga.

Dans cet hémicycle, il y a beaucoup d'anciens maires. Nous savons tous que le monde des collectionneurs de voitures anciennes est composé de gens passionnés et passionnants, intéressants et désintéressés. Ils sont un maillon essentiel pour faire vivre notre patrimoine, car ils assurent la survie technique et esthétique de vieilles voitures. Ils font également vivre notre histoire, car ces voitures sont une vitrine de l'évolution de l'automobile dans la société, mais aussi nos collectivités, les défilés de voitures anciennes attirant de nombreux spectateurs.

Honnêtement, la dérogation sollicitée par Jean-Pierre Moga, qui souhaite l'inscrire de façon claire dans la loi, est tout à fait justifiée. Voltaire, me semble-t-il, écrivait : « Le mieux est l'ennemi du bien. » Dans le cas présent, le bien, c'est de soutenir l'amendement de bon sens de Jean-Pierre Moga !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1074 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

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

Après l'alinéa 13

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

La parole est à Mme Else Joseph.

Mme Else Joseph. Le verdissement des mobilités passe non pas seulement par le remplacement des véhicules, mais aussi par leur entretien. L'éco-entretien disposant d'un label permet annuellement de réduire les rejets de CO₂ de près d'un million de tonnes, les rejets de particules de plus de 1 000 tonnes et les rejets de particules d'oxyde d'azote d'environ 25 000 tonnes. Au total, le véhicule ne pollue pas plus qu'en sortie d'usine.

La ZFE n'est bien entendu pas remise en cause. Il s'agit de prendre en compte l'effet social d'une mesure qui aboutirait à interdire à des millions de Français l'accès aux agglomérations de plus de 150 000 habitants et conduirait à une ségrégation géographique.

Il faut donc laisser les automobilistes qui entretiennent bien leur véhicule, notamment sur la base de cet éco-entretien, utiliser leur véhicule dans les ZFE.

C'est pourquoi cet amendement tend à prévoir une dérogation d'un an afin de laisser aux automobilistes la possibilité de s'adapter.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement pose des difficultés de deux ordres.

Premièrement, il semble difficile à mettre en œuvre puisqu'il conduirait à créer un dispositif très complexe : en plus de la vignette Crit'Air, il faudrait se doter d'un nouveau signe distinctif relatif à l'état de santé du véhicule.

Deuxièmement, il est susceptible de réduire l'objectif même d'une ZFE puisqu'un véhicule peut être au maximum de ses capacités thermodynamiques tout en rejetant d'importants niveaux de pollution.

Je comprends la démarche qui est la vôtre, ma chère collègue, mais je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. J'apporterai deux précisions complémentaires.

Les normes Euro ont considérablement évolué dans le temps. Le bon entretien ne saurait, à lui seul, garantir des émissions faibles. Ainsi, une norme applicable à un véhicule Euro 4, même bien entretenu, est nettement supérieure à celles qui sont applicables à un véhicule de norme Euro 6.

Pour ces raisons, auxquelles s'ajoutent des motifs de complexité opérationnelle, nous demandons le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme le président. Madame Joseph, l'amendement n° 19 rectifié est-il maintenu ?

Mme Else Joseph. Oui, madame la présidente.

Mme le président. Je le mets aux voix.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 1334 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre et MM. Gold, Guérini, Guiol et Requier, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 15

Remplacer le mot :

électriques

par le mot :

propres

II. – Alinéa 16, première phrase

Remplacer les mots :

tel que

par les mots :

comprenant celui

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. Le verdissement des flottes des entreprises ne va pas sans difficulté. Les professionnels ne sont pas opposés à ces exigences, bien au contraire, à condition qu'on leur donne les moyens concrets de continuer à exercer leur métier dans de bonnes conditions et surtout à un coût soutenable, notamment lorsqu'ils parcourent de longues distances en une seule journée.

Compte tenu de l'autonomie plus limitée d'un véhicule électrique, du temps de recharge, du nombre insuffisant de bornes de recharge ou de l'absence de ces dernières, ce type de véhicule n'est pas toujours le plus adapté pour bon nombre d'entreprises.

Des véhicules fonctionnant avec d'autres technologies, telles que le bioGNV ou l'hydrogène, pourraient, en l'occurrence, être plus adaptés.

Après son passage en commission, l'article 27 du projet de loi prévoit que, dans les ZFE-m, « l'autorité compétente s'assure du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques » et lui attribue la charge d'élaborer un « schéma directeur d'installation des infrastructures de recharge tel que prévu à l'article L. 334-7 du code de l'énergie », qui figure désormais à l'article L. 353-5, à la suite de l'adoption de l'ordonnance du 3 mars 2021.

Le présent amendement tend à étendre cette disposition à l'ensemble des véhicules propres, afin de ne pas se cantonner aux seuls véhicules électriques, et à répondre ainsi aux besoins exprimés par les professionnels.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. L'élargissement des technologies concernées par le déploiement et l'installation d'infrastructures de recharge dans les ZFE-m à l'hydrogène ou au bioGNV semble bienvenu.

Je ne dispose néanmoins pas d'assez d'éléments pour évaluer l'impact potentiel de cette précision sur les infrastructures de recharge et ses effets pour les collectivités.

C'est la raison pour laquelle je m'en remettrai à l'avis du Gouvernement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je répète ce que j'ai dit il y a quelques minutes, un groupe de travail réunissant les acteurs du secteur du transport routier de marchandises est actuellement à l'œuvre. Il prévoit une planification concertée, organisée, sur l'ensemble des carburants alternatifs et des énergies – je pense évidemment à l'électrique, à l'hydrogène, au biocarburant, au GNV. Ce travail permettra d'aboutir à l'objectif visé.

Je vous demande donc, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer votre amendement.

Mme le président. Monsieur Corbisez, l'amendement n° 1334 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean-Pierre Corbisez. Quelle est la position de M. le rapporteur à la suite de l'avis du Gouvernement ?

Mme le président. Monsieur le rapporteur, quel est finalement l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. En l'espèce, ma position sera la même que celle du Gouvernement.

M. Jean-Pierre Corbisez. Alors je maintiens mon amendement, madame la présidente !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1334 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 526, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 16

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

« – Dans les zones à faibles émissions mobilité rendues obligatoires en vertu du deuxième alinéa du I, l'autorité compétente prend des mesures de restriction de la circulation des véhicules thermiques utilisés pour le transport de marchandises.

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

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

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Les ZFE-m ne peuvent pas seulement limiter la mobilité des personnes. La mise en place d'une trajectoire pour réduire la pollution liée au transport de marchandises est bien sûr nécessaire.

Si l'on délivrait des dérogations à l'essentiel des transports de marchandises, on compromettrait évidemment les chances de faire évoluer de façon significative les indicateurs de qualité de l'air, d'autant que la logistique est à l'origine de 30 % de la pollution de l'air en milieu urbain.

Cet amendement, que nous avons préparé avec la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) et les Boîtes à vélo, vise donc à mettre en place des mesures permettant de faire évoluer la logistique dans les ZFE en réduisant ses émissions et ses nuisances et en l'insérant mieux, notamment par la cyclo-logistique, dans une ville apaisée et respirable.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement pose des difficultés de deux ordres.

En premier lieu, il repose sur le principe qu'il revient aux autorités compétentes de prendre les mesures de restriction dans les ZFE-m et d'imposer à certaines entreprises des seuils de répartition des modes de transport. Il me semble que ce n'est pas le rôle d'un président d'EPCI ou d'un maire. De plus, les ZFE-m ont déjà la main en matière de restrictions de circulation.

En second lieu, il tend à traiter de manière différenciée les entreprises qui sont volontaires et les autres, mais aussi les entreprises locales et les autres, ce qui conduira à complexifier les modalités de contrôle.

L'avis est donc défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Pour compléter le propos du rapporteur, j'indique que nous prévoyons pour la décarbonation du parc automobile, notamment dans le secteur logistique, une obligation de verdissement des flottes des plus grandes entreprises. Par ailleurs, nous mobiliserons des aides importantes pour les entreprises de taille plus modeste.

Pour l'ensemble de ces raisons, je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme le président. Monsieur Fernique, l'amendement n° 526 est-il maintenu ?

M. Jacques Fernique. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 526 est retiré.

L'amendement n° 1336 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre et MM. Gold, Guérini, Guiol, Requier et Roux, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. L'absence de visibilité concernant les perspectives d'avitaillement pour les véhicules utilitaires propres constitue un frein majeur à l'investissement des entreprises et au renouvellement de l'ensemble du parc automobile.

Dans les métropoles et les grandes villes, le manque de foncier disponible pour permettre l'installation de ces points d'avitaillement est un sujet de préoccupation majeur pour les professionnels du transport et de la logistique, qui doivent pouvoir s'appuyer sur un maillage suffisant de points d'avitaillement afin d'effectuer leurs tournées. L'État doit favoriser le déploiement de ces infrastructures de manière coordonnée et cohérente.

Le présent amendement vise à confier à l'Ademe, organisme que l'on souhaite voir renforcé, la charge de la coordination nationale du développement des nouveaux réseaux de recharge et d'avitaillement nécessaires au soutien du déploiement de technologies propres et économes dans le secteur des transports. Cette mesure lui permettra d'appuyer les communes au moment de la mise en œuvre des schémas directeurs d'infrastructures de recharge.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je suis globalement favorable aux dispositions permettant de renforcer la gouvernance et la prospective en matière de réseaux de recharge.

Je m'interroge simplement sur l'articulation envisagée entre les schémas directeurs d'installation des infrastructures de recharge électrique et le rôle de coordination qui serait ainsi confié à l'Ademe.

Pour autant, je ne solliciterai pas cette fois l'avis du Gouvernement sur cet amendement ; je m'en remettrai à la sagesse du Sénat.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je préciserai trois points.

D'abord, la LOM a prévu des schémas d'aménagement. Le décret a été pris, un guide pratique a été publié. Les régions sont chargées de l'homogénéisation de ces implantations. L'Ademe est étroitement associée aux travaux de coordination ministérielle sur les réseaux de recharge et d'avitaillement.

Par ailleurs, sur les poids lourds et les véhicules utilitaires légers, un groupe de travail, que j'ai déjà évoqué, a été constitué.

Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1336 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

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

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Jean-François Longeot.

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

D'après l'OMS, la pollution atmosphérique est responsable du décès d'environ 7 millions de personnes dans le monde, dont 400 000 en Europe.

En France, le dépassement des seuils d'émissions spécifiquement autorisées dans les métropoles a d'ailleurs été sanctionné par la Commission européenne.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Le freinage est une source importante de pollution de l'air, comme vous le savez, mon cher collègue. C'est d'ailleurs l'un des constats formulés par la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux à laquelle nous avons été un certain nombre à participer.

En revanche, sur la forme, je m'interroge sur le besoin de préciser par décret les modalités d'équipement des véhicules en matière de freins. Cette mesure pourrait peut-être porter atteinte au principe de neutralité technologique. Sur ce point, je m'en remets à l'avis du Gouvernement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, *ministre délégué*. Monsieur le président Longeot, les émissions de particules à l'occasion du freinage est un sujet, important, qui est traité dans un cadre européen, conformément à la réglementation Euro 7, laquelle englobe cette question et le sujet plus spécifique que vous évoquez. La proposition de la Commission est attendue à la fin de l'année.

Tout en comprenant votre amendement, nous en demandons le retrait ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Philippe Tabarot, *rapporteur*. Même avis que le Gouvernement : défavorable.

M. Jean-François Longeot. Compte tenu de l'explication de M. le ministre, je retire mon amendement, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1076 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 27, modifié.

(L'article 27 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 27

Mme le président. L'amendement n° 1782 rectifié *ter*, présenté par Mme Bonnefoy et MM. Pointereau, Longeot, Chevrollier, Dagbert, S. Demilly, Fernique, Gold, Jacquin, Lahellec, Marchand et Médevielle, est ainsi libellé :

Après l'article 27

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

V. – Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux, sécuritaires et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes et aux gestionnaires de voirie. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au VII, cet avis est réputé favorable.

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

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

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

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

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Cet amendement vise à traduire les propositions 10 à 12 du rapport de la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux. Il émane des deux rapporteurs Nicole Bonnefoy et Rémy Pointereau.

Il tend à prévoir un recensement des principaux itinéraires de fuite par arrêté des ministères chargés des transports et de l'intérieur, qui doit être actualisé tous les cinq ans ; une obligation pour le représentant de l'État dans le département dans ces zones de réunir l'ensemble des parties prenantes afin de définir un plan d'action d'ici au 1^{er} janvier 2023 ; enfin, la possibilité, pour les communes et EPCI concernés, dans les cas où un plan d'action ne pourrait pas être défini, de mettre en place des zones de réduction de nuisances.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Comme le président Longeot, je salue l'excellent travail réalisé par la mission Pointereau-Bonnefoy sur le transport de marchandises.

Certaines de leurs propositions viennent d'être présentées par M. Longeot : il s'agit, dans un premier temps, d'établir une cartographie des points de fuite, puis, dans un second temps, d'engager une concertation avec les parties prenantes afin de définir un plan de réduction des nuisances d'ici au 1^{er} janvier 2023.

Ce n'est qu'en cas d'échec des concertations que pourraient être mises en place des zones de réduction des nuisances, cet outil permettant aux maires de protéger leurs communes trop souvent frappées par des reports de trafic pour éviter de payer quelques euros de péage.

Le texte proposé par l'Assemblée nationale prévoyait de renforcer les ZFE afin de sauvegarder l'environnement des résidents de zones urbaines. Il me paraît essentiel d'en faire autant pour les communes rurales, trop souvent oubliées de nos politiques publiques.

J'émet donc un avis favorable sur cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je salue à mon tour les travaux de la mission et les discussions que nous avons eues, notamment avec la sénatrice Bonnefoy, sur ces sujets depuis de nombreux mois.

Je précise que le code général des collectivités territoriales permet déjà aux maires de prendre des mesures restreignant ou interdisant l'accès de certaines routes à certains usagers, afin de limiter les nuisances environnementales.

De telles mesures sont évidemment sous le contrôle du juge administratif. Elles doivent être motivées par un objectif d'ordre public caractérisé et proportionné. En l'état actuel du droit, la seule présence d'une autoroute à péage à proximité ne constitue pas une motivation suffisante pour fonder une interdiction de circulation des poids lourds.

Pour ces raisons, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. À mon tour, je salue, comme l'a fait M. le rapporteur, les travaux de cette mission d'information tout à fait passionnante, dont les rapporteurs étaient Nicole Bonnefoy et Rémy Pointereau.

Monsieur le ministre, si Nicole Bonnefoy, dont je vous prie d'excuser l'absence, avait été là et vous avait entendu, elle n'aurait pas été satisfaite, mais alors pas du tout ! Elle lutte depuis des années en Charente-Maritime contre les fameuses fuites de poids lourds.

Je connais mal la Charente-Maritime – je le regrette –, mais je peux vous parler, à titre d'exemple, des fuites de poids lourds dans ma région.

Pour aller de Paris à Strasbourg, soit une distance de 400 kilomètres, les poids lourds ont deux possibilités : ils peuvent emprunter une autoroute à péage, l'A4, qui est plutôt coûteuse, ou la nationale 4, qui est gratuite. Dans les deux cas, la durée du parcours et le nombre de kilomètres parcourus sont les mêmes. Les poids lourds représentent 17 % du trafic total sur l'A4, contre 35 % sur la nationale 4, à 60 kilomètres au sud.

Ces taux disent beaucoup : quand il existe deux itinéraires, l'un payant et l'autre gratuit, une partie des poids lourds empruntent les routes gratuites, ce qui pose un véritable problème. D'où le juste combat mené par notre collègue Nicole Bonnefoy.

Les dispositifs existants, qu'a rappelés M. le ministre, ne suffisent pas face à la liberté de circulation. Nous sommes donc bloqués.

Les travaux consensuels de la mission d'information méritent véritablement, je le crois, d'être suivis afin de doter les pouvoirs publics locaux d'outils leur permettant de mieux réguler les fuites de poids lourds sur des routes inadaptées à ce trafic.

J'espère que cet amendement sera adopté à l'unanimité, monsieur le président Longeot.

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

M. Gérard Longuet. Je soutiens l'amendement que mon excellent collègue vient de défendre avec brio.

Ayant été président de la région Lorraine pendant douze ans, je me souviens que la mise à 2x2 voies de la nationale 4 sur la totalité du trajet a provoqué un afflux de camions dont la région Champagne-Ardenne a souffert. Celle-ci considérait, à juste titre d'ailleurs, que la nationale 4, qui est une route nationale comme son nom l'indique, n'était pas structurante pour son développement économique. On mesure là les contradictions qui existent entre les politiques nationales et les politiques régionales !

Vous avez tout à fait raison, la réponse, c'est assurément l'écotaxe sur les poids lourds, lorsque les régions la souhaitent, ce qui est le cas de la Lotharingie industrielle, qui est traversée par des flux qui ne la concernent pas et qui la dégradent.

Par ailleurs, l'ouverture d'une autoroute peut avoir pour effet pervers des contournements nocifs, les poids lourds pouvant être tentés de quitter un petit tronçon. C'est le cas, par exemple, sur l'autoroute A4 dans l'Argonne : l'ouverture d'un échangeur à vocation de développement local a eu pour effet immédiat d'amener les poids lourds venus de l'Est, en particulier d'Allemagne, à cesser d'emprunter l'autoroute. Je n'entre pas dans les détails techniques, cet échangeur de développement est devenu un échangeur d'empoisonnement, ce qui est paradoxal.

Il faut en effet se donner les moyens de lutter contre ces fuites de poids lourds. Monsieur le ministre, votre réponse est un peu décevante, mais c'est parce que vous gérez une grande administration qui ne peut changer de cap qu'au rythme d'un paquebot. Nous vous invitons justement à changer de cap sur ce sujet !

Mme le président. La parole est à M. Jacques Fernique, pour explication de vote.

M. Jacques Fernique. Monsieur le ministre, il est vrai qu'on peut déjà agir aujourd'hui, mais cet amendement, qui vise à mettre en œuvre concrètement les propositions 10 à 12 de la mission d'information, nous oblige à le faire !

Cet amendement tend à enfin traiter la problématique en proposant une démarche systématique : le recensement des itinéraires de fuite, la mise en œuvre de plans d'actions, voire l'instauration de zones de réduction des nuisances.

Il s'agit d'un excellent amendement !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1782 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 27.

L'amendement n° 475, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon, Benarroche et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 27

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

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

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

« Art. L. 2214-4- - I. - Pour lutter contre la saturation des voies ouvertes à la circulation, inciter au report modal de l'automobile vers les transports collectifs et les mobilités douces, faciliter la circulation des services de secours, lutter contre le stationnement illégal, des zones à trafic limité peuvent être créées dans les agglomérations, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.

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

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

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

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

« III. - Le projet d'arrêté, accompagné d'une étude présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité, décrivant les offres de transport alternatives mise en place telles que la création d'itinéraires pour modes doux et le développement de l'offre en transports

en commun et exposant les bénéfices attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de vie des habitants, d'amélioration du fonctionnement des transports collectifs et de réduction du stationnement illégal, est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement et soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées. À l'expiration d'un délai fixé par le décret prévu au V du présent article, cet avis est réputé favorable.

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

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

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

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

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

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Les ZFE-m visent à réduire les émissions polluantes en ville, mais il existe d'autres motifs qui peuvent rendre souhaitables des mesures de limitation du trafic, qu'il s'agisse de la réduction de la congestion, de la lutte contre le stationnement anarchique, de l'amélioration du fonctionnement des transports en commun ou encore des services de secours.

La loi ne permet pas pour l'instant de créer des zones à trafic limité pour ces motifs. L'Italie, par exemple, a éprouvé ce type de dispositif, qui concerne là-bas plus de 300 communes.

Par notre amendement, nous militons donc pour que s'ouvre la réflexion afin de donner aux élus locaux cette possibilité d'action, de sauvegarder et de renforcer la qualité de vie dans leur cité.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Il ne me semble pas opportun de créer un autre zonage dans les ZFE ou dans les agglomérations. Nous voyons déjà à quel point il est complexe de mettre en œuvre des ZFE-m et les difficultés qu'elles peuvent susciter.

Nous avons trouvé un équilibre en commission sur leur périmètre et sur leur évolution. Il ne me semble pas nécessaire de le modifier avec un nouveau dispositif, alors même que les maires et les présidents d'EPCI disposent déjà des compétences nécessaires en matière de restrictions de circulation pour adapter le trafic à leurs besoins.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je précise que ce type de zones existe déjà, par exemple à Grenoble ou à Nantes. Elles visent à limiter ou à restreindre l'accès à une voie ou à un périmètre donné en fonction non seulement du véhicule, comme dans une ZFE, mais aussi de l'usage qui en est fait.

La LOM a levé le principal frein en permettant aux maires de réserver certaines voies de manière permanente.

Sur ce sujet comme sur d'autres, mes services sont évidemment à votre disposition, mesdames, messieurs les sénateurs, pour vous apporter des éclairages et poursuivre la discussion.

M. Jacques Fernique. Je retire mon amendement !

Mme le président. L'amendement n° 475 est retiré.

Je suis saisie de cinq amendements identiques.

L'amendement n° 15 rectifié *bis* est présenté par MM. Fernique et Benarroche, Mme Benbassa, M. Dantec, Mme de Marco, MM. Dossus, Gontard, Haye, Kern, Labbé, Marchand et Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mme Taillé-Polian.

L'amendement n° 647 est présenté par Mme Apurcau-Poly, M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 1029 rectifié est présenté par MM. Gold, Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre, M. Guérini, Mme Guillotin, M. Guiol, Mme Pantel et MM. Requier et Roux.

L'amendement n° 1562 est présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllégatte, Mmes Prévile, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 2014 rectifié *bis* est présenté par M. L. Hervé, Mme Jacquemet, MM. Canévet et Bonnecarrère, Mmes Billon et Saint-Pé et MM. Hingray, J.M. Arnaud et de Belenet.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 27

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 15 rectifié *bis*.

M. Jacques Fernique. Cet amendement porte sur les dispositifs « angle mort » des poids lourds. Dans ma vie de cycliste, mes plus grandes frayeurs ont été provoquées par des camionnettes ou des bus qui ne m'avaient pas vu, car j'étais dans l'angle mort au moment où ils tournaient ou se rabattaient. Dans les ronds-points si mal adaptés au partage entre véhicules motorisés et vélos, ce type de situation est particulièrement fréquent.

Je peux dire, en tant que professeur chargé des épreuves de l'attestation scolaire de sécurité routière, que les échanges d'expériences avec mes élèves m'ont toujours confirmé que c'était l'un des principaux problèmes. Les chiffres macabres en attestent : à Paris, la moitié des accidents mortels de cyclistes sont liés à une collision avec un poids lourd.

Comme les ceintures de sécurité en leur temps ont sauvé des vies, les dispositifs techniques capables de détecter la présence d'un usager vulnérable en sauveront aussi. Ils ne seront obligatoires qu'en 2024 pour les nouveaux véhicules.

Cet amendement vise à accélérer leur mise en œuvre, en premier lieu, si les autorités locales le souhaitent, dans les ZFE aux heures de pointe.

Mme le président. La parole est à M. Gérard Lahellec, pour présenter l'amendement n° 647.

M. Gérard Lahellec. Cet amendement vise à permettre au maire de restreindre dans les ZFE la circulation des poids lourds dépourvus d'un dispositif de détection des usagers vulnérables, comme cela a été rappelé à l'instant.

Une telle mesure permettrait d'inciter les professionnels à équiper leurs véhicules en circulation d'un dispositif de détection.

De plus, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du Gouvernement tendant à instaurer un surbonus pour l'achat de ces dispositifs, ce qui aura pour effet de réduire d'autant le coût pour les transporteurs. S'il était adopté, notre amendement conforterait l'incitation à la mise en place de tels dispositifs.

Mme le président. La parole est à M. Henri Cabanel, pour présenter l'amendement n° 1029 rectifié.

M. Henri Cabanel. Cet amendement est identique à ceux qui viennent d'être défendus. J'ajouterai simplement deux chiffres : 10 % des accidents mortels de piétons et 8 % des décès de cyclistes sont dus aux angles morts des poids lourds. C'est pourquoi il est nécessaire de voter ces amendements.

Mme le président. La parole est à Mme Martine Filleul, pour présenter l'amendement n° 1562.

Mme Martine Filleul. Cet amendement vise à donner la possibilité aux maires de restreindre à certaines heures, dans les ZFE-m, la circulation des poids lourds dépourvus de dispositif de détection des usagers vulnérables.

Pour compléter les interventions de mes collègues, j'ajoute que l'Union européenne a acté l'obligation d'ici à 2024 d'intégrer des dispositifs techniques permettant d'alerter le conducteur d'un poids lourd de la présence d'un usager vulnérable dans l'un des angles morts du véhicule. Cette obligation ne concernera cependant que les véhicules neufs.

Nous proposons d'accélérer cette mise en œuvre et de permettre aux maires de se positionner en avance de phase pour la sécurité de tous les usagers de la route. Il s'agit d'inciter les professionnels à équiper leurs véhicules en circulation d'un tel dispositif de détection, tout en laissant aux maires le soin de déterminer ce qui est le plus adapté à leur territoire.

Cette mesure, sécurisante pour les chauffeurs comme pour les usagers, contribue à la création d'un urbanisme apaisé, où l'espace public favorise le développement des mobilités actives.

Je précise que cet amendement reprend une proposition de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), du Club des villes et territoires cyclables et de Vélo & Territoires.

Mme le président. La parole est à M. Loïc Hervé, pour présenter l'amendement n° 2014 rectifié *bis*.

M. Loïc Hervé. Il est défendu, madame la présidente.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je pense moi aussi qu'il faut renforcer l'attractivité du vélo. Néanmoins, le dispositif proposé ne me semble pas adapté, ces restrictions me paraissant extrêmement difficiles à contrôler sur le terrain.

Par ailleurs, et vous l'avez très bien dit, madame Filleul, les maires disposent déjà de pouvoirs de police de circulation qui leur permettent de restreindre le passage de certaines catégories de véhicules.

En outre, je suis plus favorable à des mécanismes d'incitation – mise en place de pistes sécurisées, création de bonus pour l'installation d'équipements techniques de nature à améliorer la sécurité, comme le prévoit l'article 25 – qu'à une interdiction de circulation pure et simple.

Enfin, vous l'avez également rappelé, madame Filleul, le droit européen prévoit que les camions neufs devront être équipés de tels dispositifs au plus tard à compter de 2024, peut-être dès 2022 dans certains cas.

Je pense que ces arguments – les pouvoirs de police du maire et les obligations européennes – devraient vous amener, mes chers collègues, à retirer vos amendements. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Permettez-moi de compléter le propos de M. le rapporteur et de préciser le continuum des actions que nous menons en la matière.

Tout d'abord, nous essayons de séparer, autant que faire se peut, les flux entre les cyclistes et la circulation automobile, notamment celle des poids lourds. C'est l'objectif des pistes

cyclables, dont le nombre a considérablement crû depuis 2017 – je l'ai dit tout à l'heure, on en compte désormais 12 000 kilomètres de plus.

Ensuite, après les nombreux débats que nous avons eus sur ce sujet lors de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, l'apposition d'un *sticker* sur les zones d'angles morts est obligatoire depuis le 1^{er} janvier dernier.

En outre, comme M. le rapporteur l'a très justement rappelé, un règlement européen obligera, dès 2024, la pose d'équipements de sécurité sur les poids lourds neufs.

Enfin, dans le cadre des primes à la conversion des poids lourds, nous avons mis en place, dans une logique incitative, une surprime pour les véhicules qui seraient d'ores et déjà équipés de tels dispositifs de sécurité.

Compte tenu de la mise en place de l'ensemble de ces mesures, je prie les auteurs de ces amendements de bien vouloir les retirer. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 15 rectifié *bis*, 647, 1029 rectifié, 1562 et 2014 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Article 27 bis AA (nouveau)

- ① L'article L. 312-13-2 du code de l'éducation est ainsi modifié :
- ② 1° Le deuxième alinéa est ainsi modifié :
- ③ a) Après le mot : « apprentissage », sont insérés les mots : « gratuit et universel » ;
- ④ b) Après le mot : « organisé », sont insérés les mots : « à compter du 1^{er} janvier 2024 » ;
- ⑤ c) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Le contrôle des acquis est obligatoirement réalisé dans le cadre scolaire. » ;
- ⑥ 2° À l'avant-dernier alinéa, le mot : « écoles » est remplacé par les mots : « établissements d'enseignement » ;
- ⑦ 3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑧ « Dans un délai de vingt-quatre mois à compter de la publication de la loi n° ... du ... portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, le Gouvernement remet au Parlement un rapport interministériel faisant un premier bilan de la mise en œuvre de l'apprentissage mentionné au premier alinéa du présent article. Ce rapport porte notamment sur le déploiement qualitatif et quantitatif du dispositif ; il précise sa diffusion auprès des publics fragiles et prioritaires, ainsi que la part des enfants issus de foyers situés sous le seuil de pauvreté touchés par le dispositif, et la part des enfants au sein d'un foyer résidant dans une commune multipolarisée touchés par le dispositif. »

Mme le président. L'amendement n° 1335 rectifié, présenté par MM. Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre, MM. Gold, Guérini et Guiol, Mme Pantel et M. Requier, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Henri Cabanel.

M. Henri Cabanel. La multiplication des nouveaux moyens de locomotion individuels alternatifs aux véhicules motorisés constitue un enjeu de sécurité majeur pour tous les usagers de la route, qu'ils soient particuliers ou professionnels.

Le permis de conduire, qui permet de garantir une bonne connaissance du code de la route, n'étant pas requis pour ces véhicules individuels, une augmentation du nombre d'accidents est à craindre. Nous le constatons tous les jours, de nombreux usagers méconnaissent les règles élémentaires de prudence.

C'est pourquoi il est proposé de compléter l'article 27 bis AA, introduit au Sénat en commission afin de sensibiliser les futurs usagers de la route aux règles essentielles du code de la route, lorsqu'ils apprennent l'usage du déplacement à vélo dans l'espace public. Pour cela, cet amendement tend explicitement à prévoir un renvoi explicite au respect du code de la route dans l'article L. 312-13-2 du code de l'éducation.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cette précision vise directement non pas l'apprentissage du vélo, mais les programmes d'enseignement du premier degré et leur volet relatif aux déplacements de manière générale. Il ne me paraît pas nécessaire d'effectuer cette précision, puisque, dans les faits, l'apprentissage du vélo se fait déjà dans le respect du code de la route.

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

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Cet amendement est satisfait par les textes en vigueur, notamment le code de l'éducation. C'est pourquoi je demande son retrait.

Mme le président. Monsieur Cabanel, l'amendement n° 1335 rectifié est-il maintenu ?

M. Henri Cabanel. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1335 rectifié est retiré.

L'amendement n° 2276, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

Alinéas 7 et 8

Remplacer ces alinéas par un paragraphe ainsi rédigé :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2276.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 27 bis AA, modifié.

(L'article 27 bis AA est adopté.)

Article 27 bis A (Non modifié)

Le dernier alinéa de l'article L. 228-3 du code de l'environnement est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour les réalisations ou réaménagements des voies situées dans une zone à faibles émissions mobilité au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales ainsi que des voies desservant une telle zone situées à moins de cinq kilomètres du périmètre de celle-ci et sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale dont le président a mis en place la zone à faibles émissions mobilité, le besoin est également réputé avéré. »

Mme le président. Je suis saisie de quatre amendements identiques.

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

L'amendement n° 794 rectifié est présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

L'amendement n° 1168 rectifié bis est présenté par MM. Corbisez et Cabanel, Mmes M. Carrère et N. Delattre et MM. Gold, Guérini, Requier et Roux.

L'amendement n° 1209 rectifié est présenté par Mme de La Provôté, MM. S. Demilly, Moga et les membres du groupe Union Centriste.

Ces quatre amendements sont ainsi libellés :

Rédiger ainsi cet article :

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

II. – Au deuxième alinéa de l'article L. 228-3 du code de l'environnement, les mots : « des orientations des plans de mobilité et » sont remplacés par les mots : « des schémas directeurs des itinéraires cyclables prévus à l'article L. 1214-2-1 du code des transports, des orientations des plans ».

La parole est à Mme Christine Lavarde, pour présenter l'amendement n° 312 rectifié bis.

Mme Christine Lavarde. Cet amendement vise à préciser la rédaction de l'article 27 *bis* A pour le faire concorder avec des dispositions qui ont déjà été adoptées à l'article 26 *septies* et qui sont relatives aux plans de mobilité.

Tel qu'il est actuellement rédigé, l'article 27 *bis* A prévoit qu'une collectivité située dans une zone à faibles émissions sera obligée de construire des pistes cyclables sur toute voirie située à moins de cinq kilomètres du périmètre de cette zone, ce qui peut poser un certain nombre de difficultés.

Cette rédaction retire aux collectivités concernées toute possibilité de juger de l'opportunité de l'installation de ces pistes cyclables. Or une telle installation peut être dangereuse ou non pertinente, par exemple parce qu'une piste permettant de faire le même trajet existe déjà parallèlement à cette route.

La jurisprudence ne permet pas aujourd'hui de faire valoir, en matière de mobilité ou d'accessibilité, des critères techniques ou financiers. De ce fait, on pourrait aboutir à une situation absurde : une collectivité pourrait décider de ne pas réaliser un aménagement simplement parce que les coûts relatifs à la piste cyclable qu'elle serait obligée de construire en même temps seraient trop élevés.

La nouvelle rédaction que nous proposons vise à faire coïncider l'objectif de développement du réseau des pistes cyclables avec le schéma directeur des itinéraires cyclables, qui fait l'objet d'une large concertation avec les associations et les habitants.

L'idée est non pas de remettre en cause l'objectif, mais d'essayer de le rendre cohérent avec le développement du réseau routier à l'intérieur des métropoles.

Mme le président. La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 794 rectifié.

M. Jacques Fernique. Je suis tout à fait en phase avec ce qui vient d'être dit.

Cet amendement, proposé par France urbaine, vise à faire en sorte que les itinéraires cyclables soient bien définis en cohérence avec le schéma directeur des itinéraires cyclables. Ce document, intégré au plan de mobilité, fait l'objet d'une concertation avec les associations et les habitants ; il permet de donner au vélo toute sa place dans la stratégie de mobilité globale du territoire.

Nous saluons l'introduction dans le projet de loi, sur l'initiative du rapporteur de l'Assemblée nationale Jean-Marc Zulesi, de l'article 27 *bis* A, qui vise à renforcer le code de l'environnement, insuffisamment contraignant en la matière. Ce nouvel article vise à faciliter les réalisations ou aménagements d'itinéraires cyclables dans un périmètre de cinq kilomètres autour des ZFE-m.

Tout en préservant ce même objectif, le présent amendement vise à donner clairement la main aux élus. Il revient en effet à ces derniers de choisir, de manière stratégique, s'il est opportun ou non d'aménager une piste cyclable et de le faire dans le cadre d'une programmation précise et cohérente. Il est préférable de procéder ainsi pour obtenir des axes cyclables structurants et sécurisés plutôt qu'appliquer un mécanisme automatique et indistinct sur tout un périmètre, et seulement sur celui-ci.

Chacun sait bien que ce genre de règle générale débouche peu sur des réalisations concrètes, et encore moins sur des réalisations fonctionnelles.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez, pour présenter l'amendement n° 1168 rectifié *bis*.

M. Jean-Pierre Corbisez. L'article L. 228-3 du code de l'environnement oblige le gestionnaire de la voirie à évaluer le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides. Le besoin est réputé avéré lorsque ces aménagements ou ces itinéraires figurent dans le plan de mobilité, dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ou dans le schéma national des véloroutes, sauf impossibilité technique ou financière.

L'article 27 *bis* A va plus loin en ce qu'il considère que le besoin est réputé avéré pour les réalisations ou réaménagements des voies situées dans une ZFE-m, ainsi que de celles qui desservent ces zones, lorsqu'elles sont situées à moins de cinq kilomètres et sur le territoire de l'EPCI ayant mis en place la ZFE-m.

De ce fait, la référence aux orientations en matière de déplacements cyclables, adoptées par les élus locaux dans le cadre des plans de mobilité, disparaîtrait. Or une telle obligation pourrait ne pas correspondre aux besoins locaux.

Le présent amendement vise plutôt à prévoir que le besoin est réputé avéré lorsque les aménagements ou itinéraires cyclables sont inscrits dans le schéma directeur des itinéraires cyclables qui est intégré au plan de mobilité. Il tend donc à introduire plus de souplesse pour les collectivités territoriales.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Pierre Moga, pour présenter l'amendement n° 1209 rectifié.

M. Jean-Pierre Moga. Cet amendement vise à renforcer l'obligation de réaliser des aménagements cyclables afin d'offrir aux habitants une alternative au trafic automobile. En revanche, cette obligation ne s'appliquerait pas de manière systématique, elle dépendrait du schéma directeur des itinéraires cyclables.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Ces amendements identiques tendent à rééquilibrer le dispositif prévu à l'article 27 *bis* A en réponse aux alertes émises sur le risque financier que fait peser cet article introduit à l'Assemblée nationale. En effet, tel qu'il est rédigé, il est susceptible de conduire à des obligations parfois peu opportunes de réaliser des pistes cyclables sur l'unique fondement de la proximité d'une ZFE-m.

De plus, une collectivité pourrait être amenée à renoncer à des travaux de maintenance sur une voirie en raison du coût disproportionné que représenterait l'aménagement d'une piste cyclable.

S'ils étaient adoptés, ces amendements permettraient de mieux encadrer les voies pour lesquelles le besoin est réputé avéré, à savoir celles qui sont incluses dans le schéma directeur des itinéraires cyclables.

Par conséquent, la commission émet un avis favorable sur ces amendements identiques.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement souhaite le maintien de l'article 27 *bis* A, qui met en œuvre une approche proportionnée dans la mesure où l'obligation de réaliser une piste cyclable tombe en cas d'impossibilité technique ou financière justifiée.

Le Gouvernement est donc défavorable à ces amendements identiques.

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 312 rectifié *bis*, 794 rectifié, 1168 rectifié *bis* et 1209 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme le président. En conséquence, l'article 27 bis A est ainsi rédigé.

Article 27 bis B (Non modifié)

Au dernier alinéa du VI de l'article L. 229-26 du code de l'environnement, après le mot : « notamment, », sont insérés les mots : « les modalités de mise à jour du plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques et ».

Mme le président. L'amendement n° 2155, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Au début

Ajouter un paragraphe ainsi rédigé :

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

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Cet amendement a été rédigé en lien avec les collectivités territoriales concernées, notamment la Métropole du Grand Paris. Il s'agit de leur permettre de ne pas revoir le plan d'action climat-air-énergie territorial à chaque création ou modification d'une ZFE-m. Cette mesure de simplification est attendue par les collectivités.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2155.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 27 bis B, modifié.

(L'article 27 bis B est adopté.)

Article 27 bis C

① Après l'article L. 1115-8 du code des transports, il est inséré un article L. 1115-8-1 ainsi rédigé :

② « Art. L. 1115-8-1. – Selon des modalités définies par décret, les services numériques d'assistance au déplacement sont tenus d'informer de façon complète les utilisateurs des impacts environnementaux de leurs déplacements, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre. En particulier, ces services :

③ « 1° Indiquent, le cas échéant, la présence et les caractéristiques des mesures de restriction de circulation en vigueur dans les zones à faibles émissions mobilité prévues à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales ;

④ « 2° Ne favorisent exclusivement ni l'utilisation du véhicule individuel, ni l'usage massif de voies secondaires non prévues pour un transit intensif ;

⑤ « 3° (nouveau) Proposent aux utilisateurs un classement des itinéraires suggérés en fonction de leur impact environnemental ;

⑥ « 4° (nouveau) Informent les utilisateurs des mesures de restriction de circulation visant les poids lourds prises par les autorités de police de la circulation en application de l'article L. 2213-1 du même code ou de l'article L. 411-8 du code de la route et concernant les itinéraires proposés, dans le cas des services numériques d'assistance au déplacement spécifiques aux véhicules lourds.

⑦ « Les services numériques mentionnés au premier alinéa du présent article sont ceux qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, de cycles, d'engins personnels de déplacement ou à pied. »

Mme le président. L'amendement n° 1502, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévaille, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Supprimer les mots :

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

II. – Alinéa 5

Compléter la fin de cet alinéa par les mots :

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

La parole est à Mme Angèle Prévaille.

Mme Angèle Prévaille. Il s'agit d'un amendement de précision.

La commission a adopté un amendement du rapporteur visant à préciser que les informations environnementales devaient notamment concerner les émissions de gaz à effet de serre et à obliger les services numériques d'assistance aux déplacements à proposer aux utilisateurs un classement des différents itinéraires suggérés selon leur impact environnemental.

Nous estimons utile d'inscrire cette précision à l'alinéa 5, et non à l'alinéa 2, de cet article.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Cet amendement, qui vise à préciser le dispositif que nous avons adopté en commission, est le bienvenu. La commission y est favorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement s'en remettra à la sagesse du Sénat, madame la présidente !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1502.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 27 bis C, modifié.

(L'article 27 bis C est adopté.)

Article 27 bis
(Non modifié)

Dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les modalités de circulation des véhicules de collection dans les zones à faibles émissions mobilité. Il dresse un bilan du parc automobile français de ces véhicules et de leur impact sur la qualité de l'air, en vue d'éventuelles évolutions de leur statut afin de préserver le patrimoine qu'ils représentent. – (Adopté.)

Article 28
(Non modifié)

① Sans préjudice de l'application de l'article L. 411-8 du code de la route, à titre expérimental, pour une durée de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi, lorsque les autoroutes ou les routes express du réseau routier national ou du réseau routier départemental hors agglomération desservent une zone à faibles émissions mobilité, l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation réserve une partie de la voirie, de façon temporaire, notamment à certaines heures, ou de façon permanente, pour en faire des voies de circulation destinées à faciliter la circulation des véhicules mentionnés au deuxième alinéa du même article L. 411-8.

② L'identification des voies ainsi réservées et les catégories de véhicules autorisées à circuler sont décidées, compte tenu des conditions de circulation et de sécurité routière ainsi que des caractéristiques de la voirie, par un arrêté de l'autorité de police de la circulation pris après avis de l'autorité responsable de l'élaboration du plan mentionné à l'article L. 1214-1 du code des transports ou, en Île-de-France, d'Île-de-France Mobilités. Compte tenu des mêmes conditions, l'autorité investie du pouvoir de police de la circulation peut ne pas autoriser la circulation sur ces voies réservées des véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes, même s'ils répondent aux conditions prévues au premier alinéa du présent article.

③ Chaque création de voie réservée dans le cadre de cette expérimentation fait l'objet d'une évaluation, qui porte notamment sur les modalités d'extension ou de pérennisation de la voie réservée et dont les résultats sont rendus publics. Le Gouvernement remet au Parlement un rapport de synthèse de ces évaluations au plus tard six mois après la fin de l'expérimentation. – (Adopté.)

Article 28 bis
(Non modifié)

Au premier alinéa du I de l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 2019-207 du 20 mars 2019 relative aux voies réservées et à la police de la circulation pour les jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, après la dernière occurrence de l'année: « 2024 », sont insérés les mots: « , aux taxis, aux véhicules de transport en commun, aux véhicules destinés à favoriser le transport des personnes à mobilité réduite mentionné au 7° du I de l'article L. 1241-2 du code des transports ».

Mme le président. L'amendement n° 1657, présenté par MM. Jacquin et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. J. Bigot, Montaugé et Kanner, Mmes Briquet et Bonnefoy, MM. Dagbert, Gillé et Houllegatte, Mmes Prévaille, Artigalas et Blatrix Contat et MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla et Tissot, est ainsi libellé:

Après le mot:

taxis,

insérer les mots:

aux voitures de transports avec chauffeur

La parole est à M. Jean-Jacques Michau.

M. Jean-Jacques Michau. Nous proposons que les véhicules réalisant un service de covoiturage puissent accéder aux voies réservées instituées dans le cadre des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 afin d'encourager les mobilités partagées, de favoriser des déplacements moins polluants, de contribuer à la transformation des habitudes et d'encourager la pratique du covoiturage sur des distances courtes et moyennes, et plus généralement les mobilités partagées.

Cet amendement a été travaillé avec Ecov.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je ne suis pas favorable à cet amendement: les voies olympiques et paralympiques doivent être empruntées par un nombre limité de véhicules afin de permettre une desserte efficace des sites des différentes compétitions, au bénéfice des athlètes.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement demande le retrait de cet amendement pour les mêmes raisons que celles du rapporteur.

Mme le président. Monsieur Michau, l'amendement n° 1657 est-il maintenu?

M. Jean-Jacques Michau. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1657 est retiré.

Je mets aux voix l'article 28 bis.

(L'article 28 bis est adopté.)

Article 29

① Le code des transports est ainsi modifié:

② 1° Le 5° du I de l'article L. 1241-2 est ainsi modifié:

③ a) Après le mot: « plan », il est inséré le mot: « environnemental, »;

④ b) (Supprimé)

⑤ 2° L'avant-dernier alinéa de l'article L. 2121-3 est ainsi modifié:

⑥ a) À la première phrase, après le mot: « plan », il est inséré le mot: « environnemental, »;

⑦ b) (Supprimé)

Mme le président. La parole est à M. Marc Laménie, sur l'article.

M. Marc Laménie. L'article 29 vise à renforcer l'attractivité de la tarification des trains régionaux (TER) – vous le savez, le ferroviaire est un sujet qui me passionne!

La région – ou Île-de-France Mobilités pour ce territoire – est l'autorité responsable des services de transport ferroviaire d'intérêt régional et de la politique tarifaire qui leur est liée.

Dans son rapport, fort bien rédigé – j'en profite pour le féliciter de son travail –, le rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable rappelle que, selon un rapport de la Cour des comptes d'octobre 2019, les régions bénéficient d'un soutien important pour le fonctionnement des TER : 3,3 milliards d'euros ont ainsi été investis dans le renouvellement du matériel roulant entre 2012 et 2017.

Dès le début des années 1980 – c'était l'époque des schémas régionaux de transport collectifs –, les régions ont rénové le matériel, qui était souvent ancien. Plusieurs régions, par exemple la Lorraine ou le Nord-Pas-de-Calais, ont été pionnières en la matière.

Les subventions publiques couvrent 88 % des coûts des TER, ce qui montre bien la forte implication de la collectivité régionale dans ce secteur.

Garantir aux régions et à Île-de-France Mobilités la possibilité de mettre en œuvre des politiques tarifaires adaptées aux besoins spécifiques de leur territoire, comme le prévoit cet article, permettra de favoriser le recours par les usagers aux transports collectifs, notamment ferroviaires, plutôt qu'à des modes de transport individuels.

C'est pourquoi je soutiens cet article.

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

L'amendement n° 633, présenté par M. Lahellec, Mme Varaillas, M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Rétablir le *b* dans la rédaction suivante :

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

II. – Alinéa 7

Rétablir le *b* dans la rédaction suivante :

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

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Par cet amendement, nous souhaitons rétablir une mesure qui a été supprimée lors de l'examen du texte en commission au nom de la liberté des exécutifs régionaux. Cet argument est tout à fait respectable ; nous considérons au demeurant qu'il ne suffit pas de prendre des mesures de restriction de la circulation automobile si, dans le même temps, nous ne créons pas les conditions tarifaires permettant une plus grande utilisation des transports collectifs.

On l'a vu, certains exécutifs régionaux ont pris des dispositions en situation de crise. Preuve s'il en était besoin qu'il est possible d'agir en cas de pic de pollution par exemple. Il

nous semble en tout cas que la meilleure réponse consiste à mettre en place des tarifications qui permettent aux gens – qui les y incitent, même – d'utiliser les transports collectifs.

Nous voulons tout simplement marcher sur nos deux jambes : limiter la circulation automobile, certes, mais également favoriser l'accès aux transports collectifs.

Tel est l'objet de cet amendement.

Mme le président. L'amendement n° 1503, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinez, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houlegatte, Mmes Préville, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérimou, Michau, Pla, Redon-Sarraz, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Rétablir le *b* dans la rédaction suivante :

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

II. – Alinéa 7

Rétablir le *b* dans la rédaction suivante :

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

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Cet amendement est très proche de celui qui vient d'être présenté. Je serai donc brève, mon collègue ayant développé un excellent argumentaire.

La commission a adopté un amendement du rapporteur visant, d'une part, à supprimer l'obligation pour les régions et Île-de-France Mobilités de mettre en place des barèmes tarifaires incitant les usagers à privilégier le recours aux transports collectifs plutôt qu'aux transports individuels et, d'autre part, à favoriser l'intermodalité.

Nous souhaitons maintenir cette obligation imposée aux régions et à Île-de-France Mobilités, conformément aux propositions de la Convention citoyenne pour le climat. C'est pourquoi cet amendement tend à rétablir la rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Comme l'a très bien rappelé Marc Laménie, les autorités organisatrices de la mobilité, notamment les régions, font d'importants efforts en matière ferroviaire. Elles n'ont pas attendu la Convention citoyenne pour agir ; elles le font depuis fort longtemps !

Mme Sophie Primas. Absolument !

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je rappelle ainsi que les subventions publiques couvrent 88 % des coûts des TER.

D'ailleurs, les chambres régionales des comptes ou la Cour des comptes elle-même reprochent régulièrement aux collectivités de trop investir et de mettre en place des tarifications aussi attractives. Elles assument pourtant clairement cette politique de report modal. Gérard Lahellec, qui a été vice-président d'une région qui a beaucoup œuvré en la matière, le sait mieux que moi.

Par conséquent, je ne comprends pas qu'on veuille revenir sur les modifications adoptées par la commission à cet article. La commission ne s'est évidemment pas opposée au report modal, elle a simplement acté le fait que les régions mènent déjà des politiques tarifaires depuis un certain temps.

Ainsi, la commission, en accord avec la commission des lois, a estimé que l'obligation d'adopter des barèmes tarifaires favorables aux transports collectifs et favorisant l'intermodalité était non seulement déjà satisfaite – je viens de le dire –, mais qu'elle conduirait surtout à restreindre la liberté tarifaire des régions.

C'est la raison pour laquelle la commission est défavorable à ces amendements.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 1503 et demande par conséquent le retrait de l'amendement n° 633.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je remercie M. le ministre pour son avis favorable.

Effectivement, monsieur le rapporteur, toutes les régions subventionnent fortement les TER, à des degrés variables. Et si nous lançons une discussion sur la gratuité des transports, je suis sûr que les avis seraient très tranchés...

Mme Sophie Primas. C'est certain !

Mme Dominique Estrosi Sassone. Entre la droite et la gauche !

M. Olivier Jacquin. En revanche, ce n'est pas parce que les TER sont actuellement subventionnés à hauteur de 75 %, en moyenne, que notre amendement n'apporte rien. En effet, il concerne l'ensemble des transports collectifs.

Nous nous dirigeons vers une plus grande intermodalité, ne serait-ce que parce que les régions viennent de se voir confier une nouvelle compétence relative aux mobilités. Elles vont donc s'occuper de toutes sortes de modes de transport, plus uniquement des TER.

Il est donc intéressant dans ce contexte d'inscrire dans la loi que, par principe, les transports collectifs doivent revenir moins cher à l'usager que la voiture individuelle. Il me semble que cet apport est tout à fait pertinent dans un texte sur le dérèglement climatique.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 633.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1503.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Stéphane Sautarel.

M. Stéphane Sautarel. Le montant de la redevance de stationnement doit expressément tenir compte de la situation particulière des véhicules à très faibles émissions mis à la disposition des usagers par des opérateurs de services de partage.

Ces véhicules électriques partagés répondent parfaitement aux objectifs énoncés dans le code général des collectivités territoriales en matière de redevance de stationnement des véhicules sur voirie, lequel prévoit que le barème tarifaire de paiement immédiat est établi en vue de favoriser la fluidité de la circulation, la rotation du stationnement des véhicules et l'utilisation de moyens de transport respectueux de l'environnement.

Comme le recommande le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) dans une étude de février 2021, le barème tarifaire fixé par l'autorité compétente doit tenir compte de la situation particulière des usagers des véhicules à très faibles émissions mis à leur disposition par les opérateurs de services de partage.

Cet amendement tend donc à compléter en ce sens l'article 29 par un paragraphe additionnel à l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La possibilité de moduler la redevance de stationnement en fonction de l'impact environnemental du véhicule est déjà possible en application de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales. Faire de cette possibilité une obligation ne me semble pas nécessaire à ce stade, d'autant moins qu'un certain nombre de villes se sont déjà saisies de cette possibilité.

C'est la raison pour laquelle je demande le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Effectivement, il est déjà possible pour une collectivité d'appliquer des tarifs préférentiels aux véhicules présentant le meilleur bilan en matière de lutte contre la pollution de l'air. C'est déjà le cas dans des villes comme Paris, Nice ou Aix-en-Provence, qui accordent la gratuité de stationnement aux véhicules électriques, qu'ils soient partagés ou non d'ailleurs.

Cet amendement étant satisfait, j'en demande le retrait.

Mme le président. Monsieur Sautarel, l'amendement n° 113 rectifié est-il maintenu ?

M. Stéphane Sautarel. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 113 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 29.

(L'article 29 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 29

Mme le président. L'amendement n° 1551, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllégatte, Mmes Prévile, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Jean-Claude Tissot.

M. Jean-Claude Tissot. Inspiré par une proposition de la Convention citoyenne pour le climat, cet amendement vise à supprimer l'un des principaux freins à l'intermodalité des services de transport : l'hétérogénéité des titres de transport.

L'intermodalité est bénéfique écologiquement, car elle permet de généraliser les transports en commun sur les longs trajets et favorise ainsi les mobilités propres. Elle doit donc être facilitée, notamment par la création d'une carte multimodale.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La multiplication des titres de transport selon les réseaux est en effet un frein important à l'intermodalité et nuit à la lisibilité de l'offre de transport.

Le développement d'une carte intermodale semble donc opportun dans la mesure où cela reste un objectif et ne porte pas atteinte à la liberté tarifaire des régions. Je rappelle que plusieurs régions ont déjà mis en place des titres de transport uniques – là non plus, elles n'ont pas attendu la Convention citoyenne pour le faire...

La commission émet un avis favorable sur cet amendement afin d'accentuer cette démarche.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Ce sujet a été plus qu'évoqué à l'occasion des débats sur la LOM, laquelle a prévu l'ouverture des données de transport et l'obligation pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de veiller à l'existence d'un service d'information à l'intention des usagers portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans le bassin de mobilité.

J'ajoute qu'un programme de certificats d'économie d'énergie (C2E) de plusieurs millions d'euros a été lancé récemment, dans le but de développer des interfaces standardisées permettant la création de cartes multimodales. L'amendement étant satisfait, je vous en propose le retrait.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1551.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 29.

L'amendement n° 286 rectifié *ter*, présenté par Mmes Estrosi Sassone, Dumas, Bonfanti-Dossat, Lopez, Richer, Malet, Joseph, Deroche et Delmont-Koropoulis, MM. J.M. Boyer, Duplomb, Daubresse, Savary, Mouiller et Piednoir, Mmes Gosselin, Garriaud-Maylam et Raimond-Pavero, MM. Cadec, Panunzi et Genet, Mmes Canayer et Gruny, MM. Vogel, Rojouan, B. Fournier, Charon, Sido, Laménié, D. Laurent, Pellevat, Courtial, Karoutchi, Chaize, Burgoa, Lefèvre et Brisson, Mmes Chain-Larché et Demas, M. Chatillon, Mmes Lassarade, Deromedi et Thomas, M. Sautarel, Belin, Bouchet, Perrin, Rietmann, Cuypers, Gremillet, Bouloux, Babary et Rapin, Mme Di Folco, M. C. Vial et Mme Imbert, est ainsi libellé :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone.

Mme Dominique Estrosi Sassone. À l'heure du déconfinement et de l'assouplissement du télétravail, cet amendement vise à encourager les Français à s'intéresser à l'offre ferroviaire, qui n'est pas toujours, tant s'en faut, à la hauteur de leurs attentes, notamment en matière de mouvements régionaux pendulaires. C'est particulièrement le cas avec les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Nous prévoyons donc la création d'une modulation des subventions d'exploitation attribuées aux exploitants ferroviaires dont les performances sont insuffisantes au regard des objectifs de qualité, ainsi que d'un mécanisme de baisse des tarifs des abonnements des usagers si la qualité de service est défaillante.

Je rappelle que, en 2019, seulement 81,2 % des TER programmés sont arrivés à l'heure ; 9,7 % n'ont pas circulé, et 9,1 % sont arrivés avec un retard supérieur à 5 minutes. Ces résultats, qui ne montrent aucun progrès notable depuis une dizaine d'années, doivent être améliorés, alors même que le télétravail se réduit pour un retour progressif, mais constant des Français vers leur lieu de travail.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Vous l'avez rappelé, les retards et annulations de TER constituent un frein important au report modal de voyageurs. La création d'un mécanisme de réduction des abonnements en cas de non-atteinte des objectifs fixés par l'AOM en matière de régularité est donc tout à fait bienvenue. La Cour des comptes, dans son récent rapport sur les TER à l'heure de l'ouverture à la concurrence, reconnaît la nécessité d'accroître l'exigence sur le niveau de qualité des services attendus de l'exploitant. D'ailleurs, certaines régions, notamment la vôtre, madame la sénatrice, pratiquent déjà cette modulation, mais vous pensez aux

autres, et c'est bien généreux de votre part. (*Rires.*) C'est pour cette raison que je donne un avis favorable sur votre amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. L'amendement est satisfait, en théorie par le droit des contrats, et en pratique par les contrats de service public qui lient les transporteurs aux autorités organisatrices de la mobilité. J'en demande donc le retrait.

Mme le président. La parole est à M. Jérôme Bascher, pour explication de vote.

M. Jérôme Bascher. Mme Estrosi Sassone a oublié de préciser un point : on nous annonce des pourcentages de trains à l'heure ou en retard, et c'est bien, mais il faudrait donner le pourcentage de voyageurs qui n'arrivent pas à l'heure prévue.

Pour prendre l'exemple de la région des Hauts-de-France, qui vous est chère, madame le président, il faut savoir que les retards concernent les trains du matin, qui emmènent les gens travailler, ou, bien évidemment, ceux du soir, qui les ramènent. Et ces trains sont bondés, avec des voyageurs à touche-touche. Ce n'est pas pour le train de 14 heures 02 ou celui de 10 heures 57, qui offrent de surcroît beaucoup de places, que se pose le problème...

Monsieur le ministre, vous nous dites que tous les amendements sont satisfaits ! Circulez, il n'y a rien à voir ! Justement, on aimerait bien que les trains circulent, et que les voyageurs soient au cœur du sujet.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 286 rectifié *ter*.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 29.

Je suis saisie de dix-huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 166 rectifié, présenté par M. Lahellec, Mme Varailles, M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Cet amendement tend à rendre obligatoire pour les entreprises de plus de 11 salariés le forfait mobilités durables, qui permet aujourd'hui, de manière

facultative, une prise en charge par l'employeur des frais de transport entre le domicile et le travail des salariés lorsque celui-ci est effectué en mobilité douce ou alternative. Nous proposons également de supprimer le plafonnement du cumul de ce forfait avec le remboursement des abonnements.

Ces aménagements constitueraient de réelles mesures incitatives pour le report modal et s'inscriraient donc dans l'objectif de lutte contre le réchauffement climatique.

Mme le président. Les six amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 549 rectifié est présenté par MM. Corbisez, Bilhac, Cabanel, Gold, Guiol, Requier et Roux, Mmes M. Carrère et N. Delattre, M. Guérini et Mmes Guillotin et Pantel.

L'amendement n° 597 rectifié est présenté par Mme Paoli-Gagin, MM. Decool, Guerriau et Lagourgue, Mme Mélot et MM. Menonville, Capus et A. Marc.

L'amendement n° 638 rectifié est présenté par Mme Apourceau-Poly, M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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

L'amendement n° 1725 est présenté par MM. Jacquin, Dagbert, J. Bigot, Montaugé et Kanner, Mme Bonnefoy, M. Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Préville, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

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

Ces six amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez, pour présenter l'amendement n° 549 rectifié.

M. Jean-Pierre Corbisez. Si le droit en vigueur permet le cumul du forfait mobilités durables avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun, en réalité, ce cumul n'existe pas. Pourquoi ? À cause du plafond fiscal, fixé à 500 euros par an et par salarié, alors qu'en Île-de-France le pass Navigo coûte entre 717 euros et 827 euros.

Par le présent amendement, nous proposons donc d'exclure le montant annuel de la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun du calcul de l'avantage fiscal. Nous visons ainsi à favoriser l'intermodalité et la cohésion des territoires, en permettant de prendre en charge les frais liés au rabattement vers une gare.

Mme le président. La parole est à Mme Vanina Paoli-Gagin, pour présenter l'amendement n° 597 rectifié.

Mme Vanina Paoli-Gagin. Il est défendu.

Mme le président. La parole est à M. Gérard Lahellec, pour présenter l'amendement n° 638 rectifié.

M. Gérard Lahellec. Il est défendu.

Mme le président. La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 977 rectifié *ter*.

M. Jacques Fernique. Cet amendement a été défendu, mais j'insiste, parce que cette question du forfait mobilités durables est importante. Ce dispositif a permis des progrès indéniables, mais il souffre de trois principaux défauts. Tout d'abord, le caractère facultatif pour l'employeur fait que c'est un objet encore peu mobilisé en entreprise. Seulement 20 % des employeurs interrogés ont ainsi déployé le forfait mobilités durables. Ensuite, le plafond de cumul avec la participation de l'employeur au remboursement des abonnements de transports en commun bride la capacité du forfait à développer l'intermodalité. Enfin, troisième défaut, les secteurs public et privé ne disposent pas des mêmes avantages.

L'objet de cette série d'amendements est donc d'exclure le montant annuel de la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun du calcul de l'avantage fiscal fixé à 500 euros. Cette mesure est aussi une mesure d'égalité et de cohésion territoriale, car, dans les secteurs de moyenne ou de faible densité, les abonnements de transports en commun sont particulièrement onéreux.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour présenter l'amendement n° 1725.

M. Jean-Michel Houllégatte. Il est défendu.

Mme le président. La parole est à M. Loïc Hervé, pour présenter l'amendement n° 2009 rectifié.

M. Loïc Hervé. Il est défendu.

Mme le président. Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 1860 rectifié est présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllégatte, Mmes Prévile, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 1966 est présenté par Mme Muller-Bronn.

L'amendement n° 2273 est présenté par M. Tabarot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à M. Joël Bigot, pour présenter l'amendement n° 1860 rectifié.

M. Joël Bigot. Le forfait mobilités durables est un levier important des politiques de report modal. Dans le secteur privé, il est cumulable avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun, mais l'avantage fiscal résultant des deux aides ne peut dépasser 500 euros par an et par salarié ou le montant du remboursement de l'abonnement de transports en commun. Dans certains cas de figure, par exemple lorsque les salariés utilisent à la fois les transports en commun et le vélo ou encore les trains express régionaux ou le covoiturage, le plafond de l'avantage fiscal fixé à 500 euros semble insuffisant et couvre tout juste l'abonnement aux transports en commun. Cet amendement vise donc, en cas de cumul entre le forfait mobilités durables et l'abonnement de transports publics, à augmenter ce plafond de 500 euros à 600 euros par an et par salarié.

Mme le président. La parole est à Mme Laurence Muller-Bronn, pour présenter l'amendement n° 1966.

Mme Laurence Muller-Bronn. Il est défendu.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 2273.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Vous l'avez dit, madame le président, il s'agit d'un amendement identique. Après avoir bien travaillé en commission, nous en sommes arrivés à ces conclusions concernant le forfait mobilités durables : le plafond de l'avantage fiscal résultant pour l'employeur de la prise en charge, d'une part, de l'abonnement de transports en commun, et, d'autre part, de ce forfait, doit être porté de 500 euros à 600 euros. Cette mesure a déjà été largement présentée, donc je ne vais pas m'étendre sur le sujet. J'invite par ailleurs le Gouvernement à permettre au secteur public de bénéficier du cumul entre ces deux aides, ce qui n'est actuellement pas possible.

Mme le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

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

L'amendement n° 1150 rectifié *bis* est présenté par MM. Corbisez, Cabanel, Gold, Guiol, Requier et Roux, Mmes M. Carrère et Guillotin et M. Bilhac.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

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

La parole est à M. Jacques Fernique, pour présenter l'amendement n° 979 rectifié *ter*.

M. Jacques Fernique. Cet amendement vise à généraliser le forfait mobilités durables dans les entreprises de plus de 11 salariés de façon progressive. Cette généralisation interviendrait à compter de 2022 pour les entreprises de plus de 50 salariés, et en 2023 pour celles qui comptent entre 11 salariés et 50 salariés. Cette extension resterait bien évidemment facultative pour les petites entreprises de moins de 11 salariés. Aujourd'hui, l'un des principaux freins au développement du forfait est son caractère facultatif et quasi expérimental. Il s'agit de sortir de cette situation.

Mme le président. La parole est à M. Henri Cabanel, pour présenter l'amendement n° 1150 rectifié *bis*.

M. Henri Cabanel. Il est défendu, madame la présidente.

Mme le président. Les cinq amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 639 rectifié est présenté par Mme Apourceau-Poly, M. Lahellec et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n° 978 rectifié *ter* est présenté par MM. Fernique et Benarroche, Mme Benbassa, MM. Dantec et Daubresse, Mme de Marco, MM. Dossus, Gontard, Haye, Labbé et Parigi, Mme Poncet Monge, M. Salmon et Mme Taillé-Polian.

L'amendement n° 1149 rectifié est présenté par MM. Corbisez, Cabanel et Gold, Mme Guillotin et MM. Guiol, Requier, Guérini et Roux.

L'amendement n° 1549 est présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllégatte, Mmes Prévile, Artigal et Blatrix

Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 2010 rectifié est présenté par MM. L. Hervé et Kern, Mme Jacquemet, M. Bonnecarrère, Mme Billon, MM. Hingray et J.M. Arnaud, Mme Morin-Desailly et M. de Belenet.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

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

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

La parole est à M. Gérard Lahellec, pour présenter l'amendement n° 639 rectifié.

M. Gérard Lahellec. Il s'agit de rendre obligatoire le forfait mobilités durables pour l'utilisation de modes alternatifs à la voiture solo, y compris les modes doux comme le vélo.

Mme le président. La parole est à M. Jacques Fernique, pour l'amendement n° 978 rectifié *ter*.

M. Jacques Fernique. Contrairement au secteur privé associatif et à la fonction publique territoriale, pour lesquels le forfait mobilités durables revêt un caractère facultatif, dans le reste du secteur public – fonction publique hospitalière et d'État –, il est obligatoire. Afin d'assurer une égalité de traitement entre les salariés et les fonctionnaires, il est nécessaire de généraliser le dispositif. Tel est l'objet de cet amendement.

Mme le président. La parole est à M. Henri Cabanel, pour présenter l'amendement n° 1149 rectifié.

M. Henri Cabanel. À l'instar du précédent amendement que j'ai présenté, cet amendement a pour objet d'imposer à l'employeur l'obligation de mettre en place le forfait mobilités durables dans les entreprises de plus de 11 salariés, et d'ajouter l'application de ce forfait à la fonction publique territoriale à compter du 1^{er} janvier

2024, afin, notamment, de porter de 200 euros à 500 euros le montant de la prise en charge des frais de déplacement par l'employeur.

Mme le président. La parole est à M. Jean-Michel Houllégatte, pour présenter l'amendement n° 1549.

M. Jean-Michel Houllégatte. Il est défendu.

Mme le président. L'amendement n° 2010 rectifié n'est pas soutenu.

L'amendement n° 725 rectifié *bis*, présenté par Mmes Prévaille, Monier, Rossignol, Jasmin et Conway-Mouret, est ainsi libellé :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

La parole est à Mme Angèle Prévaille.

Mme Angèle Prévaille. Il s'agit toujours du forfait mobilités durables, dont la mise en place est aujourd'hui facultative. Or ce caractère facultatif représente un frein important à l'incitation au report modal de la voiture individuelle vers les autres modes de déplacement pour se rendre de son domicile à son travail. Il s'agit de créer également des synergies locales, qui sont indispensables, car nous devons avancer sur le sujet. Je vous rappelle que les transports sont à l'origine de la grande majorité des émissions de gaz à effet de serre dans notre pays. Avec cet amendement, nous proposons de rendre obligatoire la prise en charge du forfait par les employeurs d'au moins 11 salariés.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Les amendements n° 166 rectifié, 979 rectifié *ter*, 1150 rectifié *bis*, 639 rectifié, 978 rectifié *ter*, 1149 rectifié, 1549 et 725 rectifié *bis* visent à rendre le forfait mobilités durables obligatoire. Au regard des résultats du baromètre « forfait mobilités durables », publié en avril dernier, il apparaît prématuré de recourir à une obligation pure et simple. Il me semble plus opportun de laisser les entreprises s'emparer de ce dispositif dans les conditions fixées au sein des accords d'entreprise ou de branche.

Les amendements n° 549 rectifié, 597 rectifié, 638 rectifié, 977 rectifié *ter*, 1725 et 2009 rectifié visent à renforcer les possibilités de cumul entre le forfait mobilités durables et l'abonnement aux transports en commun. Je partage cette préoccupation, mais la solution proposée ne semble pas opérante, pour des raisons rédactionnelles essentiellement. C'est pourquoi j'émet un avis défavorable sur tous ces amendements et je propose à leurs auteurs de se reporter sur les amendements identiques n° 1966, 1860 rectifié et 2273 – amendement que j'ai déposé au nom de la commission –, lesquels visent à augmenter le plafond de l'avantage

fiscal en cas de cumul entre le forfait mobilités durables et l'abonnement aux transports en commun de 500 euros à 600 euros.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. En ce qui concerne le caractère obligatoire, je rappelle que l'esprit de la LOM était d'instaurer un dispositif facultatif. Ce dernier est récent, les textes d'application ayant été pris en mai 2020. À ce stade, nous ne disposons pas encore de retours suffisants pour préconiser un caractère obligatoire. Nous avons lancé un baromètre, qui monte néanmoins une bonne appropriation du dispositif. Nous avons confié une mission à l'Ademe pour évaluer les mesures collectives et les négociations annuelles obligatoires (NAO) s'agissant des trajets domicile-travail. Nous disposerons des éléments quantitatifs et qualitatifs à la rentrée.

Par ailleurs, la loi prévoit déjà le cumul entre le forfait et le remboursement, et le plafond a été relevé de 400 euros à 500 euros par la dernière loi de finances. Cet équilibre nous paraît correct.

Enfin, en ce qui concerne le secteur public, le sujet sera abordé à la mi-juillet.

Pour l'ensemble de ces raisons, et à ce stade, le Gouvernement demande le retrait de tous ces amendements, ou, à défaut, émettra un avis défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 166 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 549 rectifié, 597 rectifié, 638 rectifié, 977 rectifié *ter*, 1725 et 2009 rectifié.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 1860 rectifié, 1966 et 2273.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 29.

Je mets aux voix les amendements identiques n° 979 rectifié *ter* et 1150 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 639 rectifié, 978 rectifié *ter*, 1149 rectifié et 1549.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 725 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 313, présenté par M. Lahellec, Mme Varailles, M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 29

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Cet amendement est défendu.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Retrait.

Mme le président. Monsieur Lahellec, l'amendement n° 313 est-il maintenu ?

M. Gérard Lahellec. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 313 est retiré.

Article 29 bis A (nouveau)

- ① I. – Le code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 278-0 bis est complété par un N ainsi rédigé :
- ③ « N. – Les billets de train pour le transport des voyageurs. » ;
- ④ 2° Le b quater de l'article 279 est complété par les mots : « , à l'exception des billets de train pour le transport des voyageurs ».
- ⑤ II. – La perte de recettes éventuelle résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Mme le président. La parole est à M. Marc Laménie, sur l'article.

M. Marc Laménie. Cet article s'inscrit dans la lignée des dispositions importantes que nous venons d'examiner. Tous les orateurs se sont accordés sur la nécessité d'utiliser les transports collectifs ferroviaires plutôt que la voiture individuelle pour la protection de l'environnement. À cette fin, il convient que les tarifs soient attractifs, notamment en ce qui concerne les abonnements.

Il est vrai que trop de personnes n'utilisent pas encore les transports en commun, notamment ferroviaires. Il y a un triple enjeu à cet égard : social, économique et environnemental.

L'industrie ferroviaire est importante dans notre pays, et elle contribue à créer de l'emploi et de l'activité économique. Dans le même temps, ce qui est fait en faveur des usagers répond à un besoin social. Actuellement, le taux de TVA sur les billets est de 10 % – au passage, je rappelle que la TVA est la première recette de l'État. En commission, différents amendements sur cet article, dont un de M. le rapporteur, ont eu pour objet de baisser le taux de TVA à 5,5 %, ce qui est un signal fort pour l'attractivité du transport ferroviaire, avec une baisse induite du prix du billet de l'ordre de 4 %. Cela permettrait en outre de soutenir l'activité ferroviaire, qui

a été fortement touchée par la crise sanitaire et la généralisation du télétravail. Vous l'aurez compris, je soutiendrai cette mesure.

Mme le président. La parole est à M. Didier Rambaud, sur l'article.

M. Didier Rambaud. L'intervention de mon collègue Marc Laménie m'incite aussi à réagir. Personnellement, je suis contre les débats autour des baisses de TVA dans les projets de loi ordinaires. Une telle mesure relève de la loi de finances. C'est à ce seul moment que l'on dispose du recul nécessaire pour évaluer les conséquences d'une telle mesure sur les différents budgets.

Marc Laménie l'a rappelé, la TVA est la première recette du budget de l'État. Aussi, alors que nous allons bientôt nous pencher sur la réduction des déficits, sans augmenter les impôts, il me paraît quand même délicat de vouloir toucher à la TVA.

Par ailleurs, je ne crois pas une seconde à l'effet d'une baisse de TVA sur les usagers. On se souvient du débat qu'il y avait eu autour des restaurants voilà quelques années. Tous les restaurateurs nous ont incités à baisser leur TVA, ce qui n'a eu aucun impact sur la consommation, ... (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme Sophie Primas. Et l'emploi ?

M. Didier Rambaud. ... ni sur l'emploi, mais je ne pense pas non plus que le consommateur ait constaté un quelconque effet de cette mesure sur le prix des repas.

Mme le président. L'amendement n° 481 rectifié, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

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

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

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

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

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

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Les transports en commun font partie des produits de première nécessité, et ce à deux titres : d'abord parce qu'ils constituent une dépense obligée pour les ménages populaires ; ensuite parce que leur usage massif est totalement nécessaire face à l'urgence climatique pour décarboner les déplacements du quotidien en réduisant fortement la pratique de l'autosolisme.

Le Sénat propose, comme la Convention citoyenne pour le climat, d'abaisser le taux de TVA sur les billets de train à 5,5 %. Pour notre part, nous proposons d'élargir cette logique à l'ensemble des transports collectifs du quotidien. Cet amendement fait écho à la récente décision allemande d'abaisser le taux de TVA sur les transports collectifs terrestres dans le cadre de son plan climat.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je souscris évidemment à l'idée de rendre les transports publics plus accessibles, mais la commission a vraiment souhaité envoyer un signal fort à destination du transport ferroviaire en particulier, comme M. le sénateur Laménie l'a rappelé, de manière très précise et efficace, comme toujours.

L'objectif est notamment d'enclencher la logique du report modal entre le train et l'avion, dont l'écart de prix des billets peut parfois être en décalage avec leurs impacts environnementaux respectifs. La proposition de réduction du taux de TVA à 5,5 % pour les billets de train vous inspire des réserves, monsieur Rambaud, mais je rappelle que cette TVA avait augmenté voilà sept ans. Le contexte est totalement différent. Aujourd'hui, pour faire passer un message, il faut un symbole.

Par ailleurs, il importe que le transport ferroviaire puisse retrouver, après cette pandémie, des taux de fréquentation suffisamment importants. Nous serons là pour rappeler les opérateurs à leurs obligations tarifaires. Tout cela doit être pensé en cohérence avec l'article 36 A, dont nous aurons à débattre plus tard, et qui prévoit également la mise en place d'un prix plancher pour les billets d'avion.

Aussi, mon cher collègue, je vous demande de retirer cet amendement pour que le taux réduit de TVA s'applique spécifiquement au train. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. D'abord, s'agissant du mode ferroviaire, nous investirons, sur l'ensemble de la décennie, 75 milliards d'euros. L'État est donc bien présent au soutien du mode ferroviaire, y compris dans sa dimension sociale.

Ensuite, sur les tarifs, j'ai demandé deux choses à la SNCF. Premièrement, elle doit faire la transparence sur la grille tarifaire. C'était attendu par les usagers du rail. Elle l'a fait pour cet été. Deuxièmement, je lui ai proposé de promouvoir une politique de petits prix, pour l'été et au-delà. Elle commercialise actuellement plusieurs millions de billets à des prix tout à fait attractifs, non seulement pour les familles, mais aussi pour les usagers individuels.

Par ailleurs, en ce qui concerne la TVA, je me dois de dire que, en toute logique budgétaire, il faudrait une équité de traitement pour la partie des transports ferroviaires qui est en concurrence avec l'avion, notamment, si l'on veut respecter ici les droits français et européens.

Enfin, sur l'objectif du report modal, certaines mesures favorisent le train par rapport à l'avion, notamment sur les liaisons de moins de 2 heures 30.

Pour l'ensemble de ces raisons très pratiques, qui favorisent *de facto* le mode ferroviaire, je vous demande de retirer cet amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Je tiens à saluer la position du rapporteur, qui, en commission, a repris l'amendement que mon groupe avait déposé lors de l'examen du projet de loi de finances, pour appliquer un taux de TVA à 5,5 % sur le ferroviaire.

La situation n'est pas comparable à celle, qui a été rappelée à l'instant, de la baisse de la TVA dans la restauration, car l'objet n'est pas le même. Cette mesure visait la création d'emplois essentiellement. Là, nous souhaitons respecter le principe « pollueur-payeur ».

Monsieur le ministre, je prends acte des efforts qui ont été faits sur le ferroviaire, mais on est encore loin d'appliquer parfaitement le principe « pollueur-payeur » et d'inciter l'usager à utiliser au maximum le ferroviaire.

Je le répète, je salue l'ouverture faite par la commission. Cette disposition figure maintenant dans le texte, mais il me semble que l'on pourrait aller plus loin en l'appliquant à l'ensemble des transports en commun. C'est pour cette raison que nous appuyerons cet amendement, en attendant de présenter nos propres propositions avec des amendements qui vont venir en discussion.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 481 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

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

I. - Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

II. - Alinéa 4

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

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

« b quater. Le transport aérien ; ».

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

La parole est à Mme Marie-Christine Chauvin.

Mme Marie-Christine Chauvin. Cet amendement est défendu.

Mme le président. L'amendement n° 1504, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévillé, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. - Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

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

II. - Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

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

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

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

La parole est à M. Jean-Claude Tissot.

M. Jean-Claude Tissot. La commission a adopté un amendement du rapporteur visant à abaisser le taux de TVA à 5,5 % sur les billets de train pour le transport de voyageurs. Bien évidemment, nous nous en félicitons, mais nous considérons néanmoins qu'il est nécessaire d'étendre cette mesure à l'ensemble des transports publics collectifs de personnes, y compris routiers ou fluviaux, et ce conformément à la mesure SD-A4.1 proposée par la Convention citoyenne pour le climat.

Mme le président. L'amendement n° 1133 rectifié, présenté par M. Mandelli, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

II. – Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

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

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

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

La parole est à M. Didier Mandelli.

M. Didier Mandelli. J'avais déposé en commission un amendement qui visait, à l'instar de celui de mon collègue Tissot, une baisse de TVA sur l'ensemble des transports collectifs. L'option retenue par la commission a été de limiter cette baisse au ferroviaire uniquement. C'est pourquoi j'ai redéposé un amendement sur les cars, les autobus, afin qu'ils bénéficient de cette baisse de TVA à 5,5 %.

J'ai bien conscience que le combat sera difficile, donc je vous annonce par avance que je retirerai mon amendement, mais je voulais le maintenir à ce stade pour être en mesure de rappeler que ces moyens de transport ont été mis en place, à l'époque, par un ministre de l'économie qui s'appelait Emmanuel Macron, et qui est devenu Président de la République. Ces bus ont montré leur efficacité, notamment auprès d'un public jeune, un public qui n'a pas forcément les moyens de prendre le TGV, par exemple, et qui ne bénéficiera donc pas de ces conditions de TVA réduite.

Le développement de ce mode de transport tenait à cœur au Président de la République (*Exclamations amusées sur les traverses du groupe Les Républicains.*), et j'ai longtemps espéré une intervention présidentielle en ce sens. En tout cas, je le répète, je retirerai mon amendement.

Mme le président. L'amendement n° 1089 rectifié, présenté par MM. Dantec, Fernique, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

, hors transport aérien

La parole est à M. Ronan Dantec.

M. Ronan Dantec. Je suis quelque peu surpris que ces amendements fassent l'objet d'une discussion commune. À moins qu'il ne s'agisse de rééquilibrer le budget de l'État, puisque cette crainte a été exprimée en introduction...

Les trois amendements précédents visent en effet à baisser le taux de TVA sur les transports publics. Quant au mien, il a pour objet d'augmenter le taux de TVA sur les billets d'avion des vols intérieurs pour en revenir à un taux normal de 20 %.

Comme l'a dit M. le rapporteur, dont nous saluons le soutien à la proposition de diminution du taux de TVA sur les billets de train, rééquilibrer le rapport entre le train et l'avion sera d'abord une question de prix : le train doit être moins cher et l'avion plus cher. Il n'y a donc pas de raison de maintenir aujourd'hui un taux de TVA réduit pour l'avion. Ce taux, qui est de 10 %, devrait être de 20 %.

Par ailleurs, on entend invoquer la convention de Chicago de 1944 pour tout et n'importe quoi...

Or, si cette convention exempte de toute taxe le carburant aérien destiné aux vols internationaux, elle n'empêche en rien la taxation des vols intérieurs, qui est effective dans de nombreux pays, notamment les États-Unis ou le Japon.

En France, le transport aérien bénéficie, à la fois, d'une exonération de kérosène pour les vols nationaux, ce qui n'est absolument pas prévu dans la convention de Chicago, et d'un taux de TVA réduit de 10 %.

Nous proposons, je le répète, de rétablir ce taux à 20 % sauf pour les vols à destination et en provenance des territoires d'outre-mer et de la Corse, afin de maintenir la continuité territoriale. J'insiste sur ce point, car nous n'oublions jamais les préoccupations d'aménagement du territoire ; il ne faut donc pas nous faire de faux procès à cet égard.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Comme pour l'amendement précédent, je partage la volonté des auteurs des amendements n°s 1754 rectifié, 1504 et 1133 rectifié de rendre plus accessibles les transports publics.

Pour autant, la commission a souhaité envoyer un signal fort à destination du transport ferroviaire, en particulier.

J'ajoute, pour ce qui concerne l'amendement n° 1133 rectifié présenté par Didier Mandelli, que le Gouvernement n'a pas la volonté de faire un effort en matière de TVA sur les billets des autocars, même si ceux-ci s'appellent « Macron ». S'il s'engageait dans cette voie, je le soutiendrais, mais tel ne semble pas être le cas.

Sur l'amendement n° 1089 rectifié présenté par Ronan Dantec, je rappelle que le secteur aérien est d'ores et déjà fortement taxé dans notre pays, et nous aurons l'occasion d'en reparler lors de l'examen des articles 34, 35, 36, 37 et 38.

La surfiscalisation risque d'obérer encore davantage la capacité des compagnies aériennes à renouveler leur flotte d'avions, qui est, vous le savez, la clé de la décarbonation.

Enfin, la question des prix plancher, sur laquelle vous aurez à vous prononcer, sera examinée lors de l'examen de l'article 36 A.

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

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je rappellerai le bilan du Président de la République en matière ferroviaire : plus de 75 milliards d'euros ont été réinvestis sur la décennie ; 35 milliards d'euros de dette à la SNCF ont été repris ; 5 milliards d'euros ont été consacrés à la recapitalisation à l'occasion de la crise du covid-19, et 3 milliards d'euros par an ont été affectés à la régénération du réseau ferré. Cela représente une augmentation de plus de 50 % par rapport à la décennie précédente.

Je citerai également le plan massif de régénération et de sauvetage des petites lignes ferroviaires, la relance du fret, et je pourrais continuer...

Pour les raisons invoquées lors de l'examen des amendements précédents, je demande le retrait des trois premiers amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Pour ce qui concerne l'amendement n° 1089 rectifié présenté par M. le sénateur Dantec, je tiens à préciser deux éléments.

Tout d'abord, je rappelle qu'il existe des taxes et des redevances sur les billets d'avion. Par exemple, sur un trajet Paris-Nice à 90 euros, les taxes et redevances représentent 47 euros. C'est simplement la structure des taxes qui n'est pas tout à fait identique selon les modes de transport.

Par ailleurs, pour favoriser le report modal vers des modes écologiquement plus vertueux, nous disposons de la mesure, issue de la Convention citoyenne pour le climat, qui favorise le train par rapport à l'avion pour les trajets de moins de deux heures trente.

L'avis est donc défavorable sur cet amendement.

Mme le président. Madame Chauvin, l'amendement n° 1754 rectifié est-il maintenu ?

Mme Marie-Christine Chauvin. Non, madame le président, je le retire.

Mme le président. L'amendement n° 1754 rectifié est retiré.

Monsieur Jacquin, l'amendement n° 1504 rectifié est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. Oui, madame la présidente.

Mme le président. M. Mandelli a précisé précédemment qu'il retirerait son amendement.

L'amendement n° 1133 rectifié est donc retiré.

Monsieur Dantec, l'amendement n° 1089 rectifié est-il maintenu ?

M. Ronan Dantec. Bien évidemment, madame la présidente.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire, avec tout le respect que je vous dois, que votre réponse, par laquelle vous invoquez la limitation des vols de deux heures trente ou trois heures trente pour justifier l'existence d'une TVA réduite sur le transport aérien, n'est pas tout à fait à la hauteur de l'enjeu !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1504.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1089 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 1455, présenté par Mme M. Filleul, MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinaz, Gillé et Houllégatte, Mmes Préville, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. - Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

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

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

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain considèrent que le ferroviaire et le fluvial sont les grands absents de ce projet de loi. Ils le déplorent, car ces deux modes de transport participent efficacement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le transport, avec 33 % des émissions, est le secteur le plus concerné par la nécessaire transition énergétique. Pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et de neutralité carbone à l'horizon 2050, il convient donc d'encourager les mobilités durables, dont le transport fluvial.

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

Une réduction du taux de TVA imputée sur le transport fluvial de marchandises à 5,5 % engagerait une diminution des prix favorisant ainsi ce mode de transport.

Le présent amendement vise à traduire l'objectif de la Convention citoyenne pour le climat intitulé « Réduire la circulation des poids lourds émetteurs de gaz à effet de serre sur de longues distances, en permettant un report modal vers le ferroviaire ou le fluvial ».

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je le redis, l'ambition de la commission était de faire un geste particulier en faveur du secteur ferroviaire, portant sur la TVA. Je partage bien évidemment votre volonté de développer le fret fluvial, mais il me semble que nous devons nous fixer des priorités.

La commission a déjà adopté deux ajouts importants relatifs au transport fluvial.

Premièrement, l'article 30 *bis*, adopté sur votre initiative, madame Filleul, prévoit que les Sraddet identifient les voies d'eau navigables qui constituent des leviers de développement pour le transport fluvial de marchandises et de passagers.

Deuxièmement, l'article 30 *ter* prévoit la définition, tous les cinq ans, d'une stratégie de développement du transport intérieur par les modes massifiés, évaluée chaque année et suivie par des indicateurs précis.

Enfin, nous visons, ensemble, l'objectif de doublement de la part du fret fluvial dans notre pays. Je suppose que M. le ministre rappellera les efforts accomplis par le Gouvernement en la matière, notamment via des investissements importants en faveur de Voies navigables de France (VNF).

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

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Madame la sénatrice Filleul, je rappelle tout d'abord que nous avons choisi de réinvestir massivement dans le continuum maritime-portuaire-fluvial. Cela s'est traduit, notamment, par une dotation de 400 millions d'euros dans le cadre du plan de relance pour les deux prochaines années.

Ensuite, et de façon plus structurelle en nous concentrant sur le fluvial, nous avons signé avec VNF le contrat d'objectifs et de performance (COP) pour les dix années qui viennent, à hauteur de 3 milliards d'euros. Il s'agit de réinvestir, là aussi massivement, à la fois sur la filière fret et sur la filière plaisance, en lien avec les collectivités.

Ce premier plan massif permet, à l'instar de ce que nous avons fait pour les petites lignes ferroviaires, de redonner des perspectives concrètes de développement à la filière fluviale française.

Je demande donc le retrait de cet amendement, même si j'en comprends complètement l'objectif.

Mme le président. Madame Filleul, l'amendement n° 1455 est-il maintenu ?

Mme Martine Filleul. Non, madame la présidente, je le retire.

Mme le président. L'amendement n° 1455 est retiré.

Je mets aux voix l'article 29 *bis* A.

(L'article 29 *bis* A est adopté.)

Article 29 *bis* B (nouveau)

- ① L'article L. 122-4 du code de la voirie routière est ainsi modifié :
- ② 1° Après le 3°, il est inséré un 4° ainsi rédigé :
- ③ « 4° Des tarifs de péages privilégiés pour favoriser les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants, notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ainsi que les véhicules de transport en commun. » ;
- ④ 2° À l'avant-dernier alinéa, la référence : « 3° » est remplacée par la référence : « 4° ».

Mme le président. L'amendement n° 1152 rectifié, présenté par MM. Corbisez, Gold et Bilhac, Mmes N. Delattre et Guillotin, MM. Guiol, Requier, Roux et Cabanel et Mme M. Carrère, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé

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

II. – Alinéa 4

Remplacer la référence :

4°

par la référence :

5°

La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez.

M. Jean-Pierre Corbisez. Le renouvellement des concessions autoroutières peut constituer l'occasion d'inciter nos concitoyens à recourir au covoiturage et aux transports collectifs, par l'adoption d'une tarification préférentielle des péages pour ces modes de transport.

Je salue, d'abord, l'adoption de cet article en commission. Mais afin d'aller plus loin, nous vous proposons de prévoir, par cet amendement, la mise en place de voies de péage réservées au covoiturage et aux transports collectifs. Disant cela, je ne fais que reprendre la proposition 29 du rapport de la commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières, qui nous a été remis le 16 septembre de l'année dernière.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Vous l'avez rappelé, l'article 29 *bis* B prévoit déjà la mise en place de tarifs privilégiés dans les futurs contrats de concessions autoroutières.

En revanche, la création de voies dédiées sur autoroute ne semble pas opportune à ce stade, d'autant qu'avec le développement des dispositifs de télépéage, la création de voies de péage réservées ne constituerait pas un véritable avantage comparatif pour le développement du covoiturage.

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

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Tout d'abord, plutôt que de lancer une expérimentation, l'État a fait porter son choix sur le flux libre pour les nouvelles concessions autoroutières ; je citerai à cet égard l'exemple de la route Centre-Europe Atlantique (RCEA).

Ensuite, s'agissant des concessions existantes, il existe, comme vous le savez, un cadre contractuel dans lequel nous discutons. Il n'est donc pas question de poser une obligation qui contreviendrait au droit des contrats.

Je demande donc le retrait de l'amendement.

M. Jean-Pierre Corbisez. Je retire l'amendement, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1152 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 29 *bis* B.

(L'article 29 *bis* B est adopté.)

Articles additionnels après l'article 29 *bis* B

Mme le président. L'amendement n° 1649 rectifié, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinez, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllégatte, Mmes Prévillé, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 29 *bis* B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

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

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

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

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

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

La parole est à Mme Angèle Prévaille.

Mme Angèle Prévaille. Le présent amendement vise à alerter le Gouvernement sur l'absolue nécessité de revoir les contrats de concession, lorsqu'ils arriveront à échéance, afin de mieux prendre en compte les nouveaux usages de la route, d'introduire de la justice sociale dans le paiement des péages et d'inciter les automobilistes à utiliser les transports alternatifs aux véhicules thermiques individuels, et donc d'inscrire ces infrastructures essentielles dans la transition écologique.

Ainsi, dans l'hypothèse où l'État serait amené à renouveler ces contrats de concession, il apparaît indispensable d'envoyer dès maintenant un message très fort aux sociétés concessionnaires sur l'hypothèse d'un renouvellement ou d'une renégociation de ces contrats. Il s'agirait d'imposer de l'innovation et la présence de services correspondants aux nouveaux usages de la route, notamment le covoiturage.

Les émissions de gaz à effet de serre étant particulièrement corrélées aux embouteillages, une tarification des péages différenciée pour les heures creuses serait en mesure d'inciter les trafics non contraints à décaler leur passage, assurant ainsi plus de fluidité pour les usagers qui n'ont pas d'autre choix.

Cette mesure en faveur de la réduction des gaz à effet de serre devra, par ailleurs, nécessairement s'accompagner de mesures d'accompagnement social des personnes précaires assignées à l'utilisation de leur voiture individuelle pour leurs trajets du quotidien, afin de les aider à changer la motorisation de leur véhicule. Ces dispositions sont d'ores et déjà défendues par les sénateurs socialistes *via* d'autres amendements.

La nécessaire transition écologique ne peut se faire sans mesures sociales fortes.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La prise en compte, lors du renouvellement des concessions, de mesures participant à décarboner le transport est en effet essentielle. Pour autant, les éléments listés dans cet amendement comme devant être inscrits dans le cahier des charges des futures sociétés concessionnaires d'autoroutes semblent déjà satisfaits par le droit existant.

C'est pourquoi je sollicite l'avis du Gouvernement pour nous confirmer ce point.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je vais compléter et confirmer les propos de M. le rapporteur.

Pour ce qui concerne les bornes électriques, nous avons rédigé un décret prévoyant de consacrer 100 millions d'euros dans le cadre du plan de relance, pour un investissement cumulé d'environ 500 millions d'euros. L'objectif est d'équiper 50 % des aires de service d'ici à la fin de l'année, et la totalité de ces aires de service d'ici à la fin de 2022.

L'amendement étant satisfait par le droit en vigueur, j'en demande le retrait.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Notre amendement, monsieur le ministre, va au-delà de la simple pose de bornes électriques, qui est un processus en cours de discussion.

Je rappelle que la commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières, présidée par Vincent Delahaye avait fait le constat, l'an dernier, d'un certain nombre de points.

Il a ainsi été constaté que, du côté des concessions autoroutières, certaines innovations vont très vite. C'est le cas, par exemple, du télépéage, une technique que les concessionnaires ont décidé de s'approprier : elle représente un gain pour les usagers, mais garantit surtout d'importants gains de productivité aux concessionnaires.

En revanche, d'autres évolutions avancent beaucoup plus lentement. Je pense aux tarifications sociales, par exemple.

Lorsque les prix contractuels ont augmenté à la suite de la crise des « gilets jaunes », les concessionnaires autoroutiers s'étaient engagés à proposer 1 million d'abonnements à tarif dégressif pour les usagers quotidiens des autoroutes, c'est-à-dire ceux qui étaient contraints de prendre leur véhicule. Or la commission d'enquête sénatoriale a montré qu'une centaine de milliers d'abonnements seulement avaient été souscrits.

Cet amendement recouvre un grand débat. Nous souhaitons, pour le jour où il faudra renouveler les concessions autoroutières, que soient d'ores et déjà prévues un certain nombre de clauses allant dans le sens, à la fois, du verdissement et d'une tarification plus adaptée des autoroutes.

Telle est la raison pour laquelle nous allons maintenir notre amendement, dans l'esprit du vote consensuel intervenu dans le cadre de la commission d'enquête sénatoriale précitée.

Mme le président. La parole est à M. Alain Cazabonne, pour explication de vote.

M. Alain Cazabonne. Je souhaite vous faire part d'une réflexion sur l'équipement des autoroutes.

Un jour de départ en vacances au mois de juillet, environ 80 000 véhicules circulent sur l'autoroute Paris-Marseille, laquelle est équipée de bornes de recharge permettant à 20 000 véhicules seulement de se recharger. Que fait-on pour les 60 000 qui restent ?

Soyons très attentifs à cet équipement nécessaire pour préserver l'environnement ! L'Allemagne a prévu dans son programme de relance, notamment écologique, des bornes de rechargement électrique, mais elle anticipe également sur le déploiement de l'hydrogène.

Mme le président. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Je me permets d'insister : nous demandons, par cet amendement, que pour tout nouveau contrat de concession autoroutière, ou de renouvellement, soit prévue dans le cahier des charges dudit contrat l'obligation pour les sociétés concessionnaires d'instaurer, entre autres, une tarification différenciée et des voies dédiées aux transports en commun. Cela me paraît tout à fait faisable ! En effet, on doit exiger de ceux qui veulent gérer les autoroutes qu'ils soient en mesure de le faire, pour l'avenir.

Le renouvellement des concessions est non pas pour demain, mais pour 2032. Envoyer ce signal dès à présent incitera ces sociétés à faire les travaux et à réfléchir à ces sujets. Ces dispositions sont donc absolument nécessaires.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1649 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 118 rectifié *bis*, présenté par M. Sautarel, Mme Estrosi Sassone, MM. Savary et Rojouan, Mme Schalck, MM. Daubresse, Burgoa, J. M. Boyer, Gremillet, Bacci, Bonnus, Bouchet, Darnaud, Genet, Grand et Laménié, Mme Lassarade, M. Mouiller, Mme Ventalon, MM. C. Vial, Segouin, Brisson et Anglars et Mme Deromedi, est ainsi libellé :

Après l'article 29 *bis* B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

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

La parole est à M. Stéphane Sautarel.

M. Stéphane Sautarel. Cet amendement vise à définir dans la loi l'activité de location de courte durée, qui souffre aujourd'hui d'un vide juridique.

L'absence de définition de la location de courte durée dans la loi est très pénalisante quant à la prise en compte de ce service dans l'organisation des politiques de mobilité, et notamment d'électromobilité, alors que ce service est un contributeur clé de la transition écologique des entreprises comme des particuliers.

En effet, en l'absence de définition juridique, la location de courte durée n'est pas prise en compte à l'heure actuelle dans les trajectoires de verdissement des flottes d'entreprise, alors même que de très nombreuses entreprises ont recours à des services de location de ce type. Ces services pourraient être intégrés de manière vertueuse dans le verdissement des flottes et dans le *reporting* des entreprises.

De la même manière, la location de courte durée n'étant pas définie, elle n'est pas éligible au forfait mobilités durables qui intègre l'autopartage propre.

Or la location de courte durée est pionnière dans le partage des véhicules : les 250 000 véhicules loués en courte durée sont utilisés par plus de 15 millions d'utilisateurs chaque année.

Cette activité de location répond par ailleurs, en tout point, à la définition de l'autopartage faite par le code des transports.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. L'autopartage vise à encourager l'utilisation par plusieurs personnes du même véhicule, à des moments différents, afin de réduire l'empreinte carbone qui provient de la construction du véhicule. Il s'agit d'une pratique vertueuse qui est soutenue par plusieurs dispositifs, notamment le forfait mobilités durables.

La location de courte durée s'inscrit dans la même logique, mais n'implique pas nécessairement une réduction du nombre de véhicules du même ordre de grandeur que l'autopartage. En outre, l'adoption de cet amendement conduirait à ce que les autorités organisatrices de la mobilité délivrent des labels d'autopartage à destination de véhicules de location de courte durée, un dispositif qui serait fort complexe.

Enfin, à terme, cet amendement pose la question des possibilités susceptibles d'être ouvertes aux véhicules de location de courte durée, en matière de voies réservées par exemple.

Je sais que les loueurs de voitures et le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA) sont très favorables à cet amendement. J'imagine, par ailleurs, qu'il convient de vérifier les effets de bord.

Je demande donc le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable. Mais j'espère que le Gouvernement approfondira cette question.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je comprends parfaitement l'objet de cet amendement, qui vise à définir un cadre spécifique pour la location de courte durée.

En l'état, cependant, ledit amendement ne paraît pas clarifier les choses. Je propose que mes services approfondissent le sujet, en lien avec les professionnels du secteur, afin de parvenir à une meilleure définition de l'activité de location de courte durée.

Je demande donc, à ce stade, le retrait de l'amendement.

Mme le président. Monsieur Sautarel, l'amendement n° 118 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Stéphane Sautarel. Compte tenu des réponses qui m'ont été faites, je le retire, madame la présidente, tout en insistant sur la question de l'usage et de la solution apportée par la location de courte durée.

Je me tiens à votre disposition, monsieur le ministre, pour travailler sur ce sujet.

Mme le président. L'amendement n° 118 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 170 rectifié, présenté par M. Lahellec, Mme Varailas, M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 29 *bis* B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

« Art. 1599 ... – I. – À compter du 1^{er} janvier 2022, il est institué au profit de l'État une taxe annuelle sur les surfaces de stationnement annexées à des locaux commerciaux exerçant une activité de commerce de détail sur une surface de vente de plus de 2 500 mètres carrés.

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

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

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

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

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

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

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

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Par cet amendement, nous revenons une nouvelle fois sur l'examen de propositions qui seraient de nature à apporter de nouvelles ressources à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf). Pour une fois, l'article 40 de la Constitution ne nous sera pas opposé, bien au contraire.

Avec leurs 1,6 million de places de stationnement, les hypermarchés occasionnent de nombreux déplacements, et par conséquent des nuisances environnementales, sans être jamais mis à contribution.

Il nous semble donc – peut-être aurons-nous l'occasion d'y revenir à l'occasion de l'examen du titre IV et de la question de l'artificialisation des terres – qu'une taxe sur ces stationnements pourrait être créatrice de ressources.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. En tant qu'administrateur de l'Afitf, je reconnais que votre amendement est tentant ! (*Sourires.*)

Cependant, je suis défavorable à cette nouvelle taxation, qui conduirait *de facto* à alourdir la fiscalité sur les commerces physiques par rapport au commerce en ligne, puisque les parcs de stationnement relèvent du commerce physique.

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

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Même avis, pour les mêmes raisons.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 170 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. L'amendement n° 1485 rectifié, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaigué, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllégatte, Mmes Prévillé, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 29 *bis* B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Lors de l'examen de la LOM, le constat avait été fait que des territoires particulièrement ruraux n'auraient pas les moyens financiers d'exercer la nouvelle compétence d'autorité organisatrice de la mobilité.

En effet, certains territoires manquent d'entreprises de plus de onze salariés, sur lesquelles est prélevé le fameux versement mobilité. C'est pourquoi Didier Mandelli, rapporteur sur ce texte, et que je salue, avait fait une proposition reprise unanimement par le Sénat. Il avait suggéré qu'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) leur soit accordée, afin qu'ils puissent exercer cette nouvelle compétence.

Cette proposition, adoptée au Sénat, n'avait pas passé l'épreuve de la commission mixte paritaire.

J'avais, pour ma part, proposé un amendement, qui a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution, visant à rappeler au Gouvernement, à l'occasion de l'examen du projet de loi Climat, la nécessité pour certains territoires de trouver un modèle économique et des moyens financiers.

Avec le présent amendement, je propose donc simplement que le Gouvernement nous remette, dans un délai assez court, une feuille de route comprenant les différentes propo-

sitions permettant de pallier le manque de moyens de certaines autorités organisatrices de la mobilité dans les espaces peu denses.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je connais la qualité des travaux effectués sur le sujet des mobilités dans les zones peu denses par le Sénat, et notamment par M. Jacquin.

Il me semble nécessaire d'assurer que nos concitoyens vivant dans ces zones ne soient pas les grands oubliés de la transition écologique, alors même que ce sont ceux pour lesquels l'usage de la voiture s'impose le plus. C'est donc là que les marges de progression sont les plus fortes.

Le Sénat s'est saisi du sujet. Au tour du Gouvernement d'en faire autant !

L'avis est donc favorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je salue, à mon tour, les travaux très précis et élaborés du sénateur Jacquin, qui nous ont été remis au début du mois de janvier. Nous avons eu l'occasion d'en parler en commission.

J'ai confié, depuis lors, une mission à Philippe Duron sur ces sujets. Dans un contexte où la crise économique frappe de façon durable les modèles économiques des transports en commun, ses conclusions seront rendues d'ici à la fin du mois. Elles éclaireront, en lien avec vos préoccupations, les outils dont nous disposerons pour faire face de façon conjoncturelle à la crise et, plus systématiquement, pour bien intégrer les territoires les moins denses de notre République à cette réflexion collective.

Je demande donc le retrait de l'amendement.

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

M. Didier Mandelli. Je souhaite compléter les propos d'Olivier Jacquin.

Dans le cadre de la LOM, nous avons prévu un financement pour les zones peu denses *via* une fraction de TICPE, qui aurait pu alimenter le versement mobilité à hauteur de 0,3 % également. Différentes possibilités avaient été évoquées...

Le seul point d'achoppement ayant conduit à l'échec d'une commission mixte paritaire conclusive sur la LOM était le financement des zones peu denses, dont le Sénat avait fait une ligne plus que rouge. Nous ne sommes donc pas tombés d'accord avec l'Assemblée nationale à ce moment-là, pour cette unique raison.

Souhaitant que l'on puisse travailler sur cette question, je suis l'avis du rapporteur.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1485 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 29 *bis* B.

Article 29 bis (Supprimé)

Articles additionnels après l'article 29 bis

Mme le président. L'amendement n° 223 rectifié, présenté par Mme N. Delattre, MM. Billac et Cabanel, Mme M. Carrère, MM. Corbisez, Gold et Guérini, Mme Guillotin, M. Guiol, Mme Pantel et MM. Requier et Roux, est ainsi libellé :

Après l'article 29 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Henri Cabanel.

M. Henri Cabanel. L'article 12 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite Grenelle 1, dispose qu'afin de rendre plus attractif le transport ferroviaire pour les voyageurs, l'État encouragera le développement du service auto-train.

Le service de l'auto-train n'était pas plus onéreux que de prendre dans la voiture tout au long du trajet jusqu'à l'arrivée. Nous le savons, la SNCF a supprimé ce service historique au début de 2020 pour le remplacer par Hiflow, un service de transport routier de véhicules par camion ou par chauffeur. Cela ne constitue certainement pas un progrès environnemental.

L'auto-train, considéré comme coûteux, a été abandonné faute de rentabilité, selon la SNCF, à la suite de diminutions de capacités de transport, de réductions de plages horaires et de fréquences. Il y a eu des suppressions progressives de lignes dans l'opacité la plus totale.

Pourtant, en 2017, lors du soixantième anniversaire de l'auto-train, la SNCF se réjouissait d'avoir atteint un record historique de 30 % de nouveaux clients.

Cet amendement tend à affirmer que l'État s'engage à soutenir le rétablissement et la relance de l'auto-train permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre de ce service public de transport multimodal, qui a toute sa place dans le cadre de la transition écologique.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Le développement de l'auto-train pourrait favoriser le report modal et l'intermodalité train-voiture. Cependant, compte tenu de la situation actuelle, je souhaite interroger le Gouvernement sur la pertinence de cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Nous avons choisi de réactiver des modes de transport ferroviaire qui étaient en difficulté, qu'il s'agisse du train de nuit ou du fret ferroviaire, par des plans de relance assez massifs, pour répondre à une demande réelle.

La question relative à l'auto-train est double. D'une part, la demande est faible, quand elle est existante. D'autre part, les solutions de substitution sont aujourd'hui légion et très largement disponibles pour des coûts très compétitifs, notamment la location de voiture.

Par conséquent, nous ne voyons malheureusement pas d'opportunités à court terme pour ce mode de transport particulier, même si nous l'avons étudié sous toutes ses coutures, si je puis dire.

Le Gouvernement demande donc, à regret, le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Même avis !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 223 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 165, présenté par M. Lahellec, Mme Varailles, M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 29 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. J'ai bien entendu l'argumentation de M. le ministre sur l'amendement qui vient d'être examiné et que nous approuvons tout à fait. Toutefois, je souhaite enfoncer le clou, si vous me permettez cette expression.

L'accord de Paris s'applique depuis 2020. Il nous semble donc utile de revenir sur les outils concrets permettant à la France de respecter les engagements qu'elle a contractés pour elle-même. Notre pays peine à atteindre les objectifs de réduction de 27 % de ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon de 2028 par rapport à leur niveau de 2013 et de 75 % d'ici à 2050.

Selon les bilans de l'Observatoire climat-énergie, les objectifs de stratégie nationale bas-carbone n'ont pas été atteints depuis 2016. Le secteur des transports, qui représente environ 30 % de ces émissions, a dépassé de 12,6 % son budget carbone en 2018. On voit donc bien la tendance qui se dessine, celle d'une politique nationale du tout-routier et du tout-aérien, reléguant le ferroviaire au rang de parent pauvre des politiques publiques. Il s'agit pourtant d'un outil écologique, fiable et sûr de maillage des territoires, apportant une réponse aux besoins de mobilité de nos concitoyens.

Dans ce cadre, nous avons déjà exprimé nos préoccupations sur ces questions en organisant un débat sur la relance du service auto-train. Là encore, le scénario est le même, celui du sabotage du service public : en trente ans, le service a perdu 80 % de trafic et les trains auto-couchettes ont totalement disparu, résultat d'une politique coupable de rétraction de l'offre.

Les possibilités de substitution promues par l'entreprise, le transport des voitures par camion ou leur acheminement par la route avec un chauffeur, sont un véritable contresens au terme duquel la SNCF devient elle-même pourvoyeuse de solutions routières.

Monsieur le ministre, nous connaissons votre position, mais, avec cet amendement, nous demandons au minimum une étude sur les perspectives de relance du service auto-train.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Sur cet amendement, la commission sollicite l'avis du Gouvernement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Des études existent, que je serais ravi de vous transmettre, madame la sénatrice.

Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 165.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 1648, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévile, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 29 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Par cet amendement, nous souhaitons contribuer à la qualité de l'évaluation de nos infrastructures. Les sociétés autoroutières sont contraintes de publier chaque année un rapport contenant un inventaire précis et actualisé des biens concédés. Cet inventaire exhaustif est absolument nécessaire pour que l'État concédant puisse non seulement contrôler la bonne exécution des contrats et les tarifs des péages, mais aussi anticiper au mieux l'état de ces biens à l'expiration des concessions.

Alors que le rapport de la commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières du mois de septembre 2020 a mis en évidence que cette obligation n'était pas respectée, ce qui a été d'ailleurs implicitement confirmé par le Gouvernement lors du débat en séance publique sur les conclusions du rapport d'information de cette commission d'enquête le 6 mai 2021, nous estimons que l'examen de ce projet de loi est une bonne occasion d'avancer sur ce sujet. En effet, pour que le Gouvernement puisse rendre ce rapport au Parlement, il sera dans l'obligation d'exiger des sociétés concessionnaires un nombre important de documents et d'informations qui mettront en partie en évidence l'état des infrastructures et les travaux réalisés pour assurer leur bon état.

Ce rapport serait par ailleurs une première étape pour préciser ce que le Gouvernement entend par « bon état » de l'infrastructure et connaître la définition qu'il compte retenir à la fin des contrats de concession : simple état de fonctionnement de la bande de roulement ou prise en compte plus large – couche d'assises, grillage, passage de la faune, imperméabilisation des sols, etc. ? En la matière, en effet, ne pas prendre en compte le bon état de l'ensemble de l'infrastructure ni en imposer une définition large serait sans aucun doute une faute à la fois économique, financière et écologique au regard des impacts environnementaux des plus incertains des éventuels travaux qui s'imposeraient et qui seraient forcément émetteurs de gaz à effet de serre et porteurs de nuisances pour la faune, l'environnement et les sols.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je suis très attentif aux travaux du Sénat sur l'évolution des concessions autoroutières.

Le projet de loi comporte plusieurs avancées à ce sujet. Ainsi, l'article 28 prévoit une expérimentation des voies réservées pour certains véhicules dans les ZFE-m. Par ailleurs, la commission émettra un avis favorable sur un amendement visant à moduler les tarifs de péage selon l'impact environnemental des véhicules lourds. Il s'agit donc d'un sujet sur lequel nous avons considérablement travaillé.

Je m'interroge sur la méthode avancée par cet amendement : la demande de rapport vise surtout à assurer le transfert d'informations des concessionnaires autoroutiers au Gouvernement. Je ne suis pas nécessairement défavorable à cet objectif en tant que tel, mais je considère qu'il s'agit de le traiter plus directement en faisant respecter les obligations relatives aux biens concédés plutôt qu'en demandant un énième rapport au Gouvernement.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Sur ces sujets, l'information publique est déjà abondante. Je pense notamment au rapport des sociétés concessionnaires elles-mêmes, aux rapports d'activité de l'État concédant, aux bilans établis au titre de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), aux rapports de l'Autorité de régulation des transports (ART), aux rapports issus de commissions d'enquête ou de missions d'information parlementaires. J'en profite pour indiquer que nous avons d'ores et déjà mis en œuvre un certain nombre de recommandations formulées par Vincent Delahaye dans le rapport d'information de la commission d'enquête et que nous disposons d'une information très complète sur ces sujets.

Pour cette raison, le Gouvernement demande le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. J'apprécie le commentaire de M. le rapporteur, qui a bien compris l'esprit de cet amendement. Il s'agit de faire référence à tous les travaux réalisés par Sénat à la suite de la commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières et du débat organisé récemment sur ses conclusions dans cet hémicycle.

À cette occasion, monsieur le ministre, nous vous avons posé plusieurs questions très précises sur ce que l'on appelle le « bon état » des infrastructures. Normalement, le concessionnaire doit produire un rapport annuel. Nous avons constaté qu'il n'en était rien.

M. le rapporteur a bien relevé que cet amendement contournerait les contraintes administratives propres à l'exercice du droit d'amendement pour relancer le débat à l'occasion de l'examen de ce texte et reposer la question du bon état des biens concédés, qui n'a pas actuellement reçu de réponse satisfaisante.

Par conséquent, nous maintenons cet amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1648.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Chapitre II

AMÉLIORER LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES ET RÉDUIRE SES ÉMISSIONS

Mme le président. L'amendement n° 1566, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinez, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévillé, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi l'intitulé de cette division :

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

La parole est à Mme Isabelle Briquet.

Mme Isabelle Briquet. Le transport de marchandises pèse lourd dans nos émissions de CO₂ et le transport routier y prend une large part. Néanmoins, penser la décarbonation des transports uniquement en termes de réduction des émissions du transport routier ne semble pas suffisant pour atteindre nos objectifs climatiques. La transformation du transport routier est indispensable, mais elle prendra du temps.

Le développement des modes de transport propres comme le ferroviaire ou le fluvial semble indispensable. La commission a d'ailleurs été sensible à cette question en introduisant plusieurs dispositions visant à développer le fret ferroviaire, en créant l'article 30 *ter* fixant un objectif de doublement des parts modales de fret ferroviaire et fluvial, et à inciter les voyageurs à utiliser le train avec un taux de TVA à 5,5 %.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je comprends tout à fait le raisonnement qui a présidé à l'élaboration de cet amendement, mais, dans la mesure où la part modale du transport routier s'élève encore à 90 % du transport intérieur de marchandises – j'espère que ce ne sera plus le cas dans quelques années, quand nous aurons atteint nos objectifs pour doubler la part du fluvial et du ferroviaire –, il est important que ce chapitre fasse également référence au transport routier.

Par ailleurs, cet amendement est satisfait dans la mesure où le report modal vers le rail est justement l'un des leviers de réduction des émissions du transport routier de marchandises.

La commission demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Pour les mêmes raisons, le Gouvernement demande le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. Madame Briquet, l'amendement n° 1566 est-il maintenu ?

Mme Isabelle Briquet. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1566 est retiré.

Section 1

Dispositions de programmation

Article 30

- ① I. – Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif normal d'accise sur le gazole d'ici au 1^{er} janvier 2030, sous réserve de la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds dans des conditions économiques soutenables pour les opérateurs de transport. Cette disponibilité sera notamment attestée par les conclusions des groupes de travail initiés sur ces sujets. Cette évolution s'accompagne d'un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier, notamment par le recours aux biocarburants.
- ② II. – À l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne en 2022, le Gouvernement présente au Parlement un rapport proposant une trajectoire permettant d'atteindre l'objectif mentionné au I, notamment par l'accélération de la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen ainsi que par une harmonisation et un renforcement de la réglementation sociale européenne du transport routier de marchandises, et sur le développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie. Le rapport étudie également les modalités du soutien renforcé à la transition énergétique du secteur et les modalités d'affectation des recettes générées par l'évolution de la fiscalité des carburants mentionnée au I, notamment par le renouvellement des parcs de véhicules, leur transformation ou le recours aux biocarburants.
- ③ III (*nouveau*). – Dans un délai de six mois à compter de la publication dudit rapport, le Gouvernement présente au Parlement une feuille de route fixant les modalités du soutien financier accordé à la filière en lois de finances.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Un grand nombre d'amendements ont été déposés à l'article 30 dont nous commençons l'examen. Les différentes propositions illustrent la nécessité, mais aussi toute la difficulté de définir une position équilibrée sur la question de la suppression du remboursement partiel de la TICPE pour le transport routier de marchandises.

Comme vous le savez, le secteur est confronté à d'importantes difficultés liées à ses marges faibles et à la très forte concurrence européenne. Qui plus est, il a été mis à l'épreuve pendant la crise sanitaire. Dans ce contexte, la transition énergétique du transport routier de marchandises soulève de nombreuses questions. En effet, 99 % des poids lourds sont motorisés au diesel. La décarbonation du parc de 600 000 véhicules industriels français constitue donc un défi majeur.

Compte tenu des fortes incertitudes quant à la progression des solutions technologiques et de leur coût pour les professionnels, un groupe de travail interministériel a été lancé sur le sujet afin de déterminer une trajectoire de verdissement. Ainsi, le prix d'un poids lourd électrique peut être quatre à six fois plus élevé que celui d'un véhicule thermique. C'est pourquoi la réduction progressive du remboursement partiel de la TICPE d'ici au 1^{er} janvier 2030 ne saurait s'envisager sans une alternative accessible réelle.

La commission, en lien avec la commission des finances et la commission des affaires économiques, a donc conditionné cet objectif à la disponibilité et à l'accessibilité d'une offre alternative et abordable au véhicule, introduisant donc une clause de revoyure. Il s'agit d'une position réaliste qui ne s'oppose pas à la logique initiale du projet de loi, mais qui tient compte des réalités.

La commission a par ailleurs adopté plusieurs dispositifs visant à accompagner les transporteurs dans leur transition, par exemple le prêt à taux zéro ou le prolongement du suramortissement pour l'achat de poids lourds propres, qui sont respectivement prévus aux articles 31 A et 31 B. La commission a également formulé des propositions riches. Elle a ainsi précisé que le recours aux biocarburants devait faire partie intégrante de la transition énergétique du secteur et demandé au Gouvernement de remettre au Parlement une feuille de route présentant une stratégie claire, détaillée et de long terme sur le verdissement des flottes de camions.

Il me semble donc que la rédaction de l'article 30 permet de concilier nécessité de transition et réalisme quant aux technologies disponibles.

M. René-Paul Savary. Très bien !

Mme le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, sur l'article.

M. Stéphane Demilly. L'article 30 fixe à l'horizon 2030 la suppression progressive de l'avantage fiscal sur la TICPE dont bénéficie le gazole consommé par les poids lourds.

Monsieur le ministre, on ne peut pas changer les règles du jeu de cette manière, sans avoir au préalable mené une concertation avec les principaux acteurs concernés !

Je tiens à rappeler le contexte de cette décision. Quelque 600 000 véhicules poids lourds circulent en France : 98 % roulent au gazole – le rapporteur a indiqué 99 %, mais les gens du Sud exagèrent toujours un peu ! (*Sourires*) – et seuls 2 % roulent aux énergies alternatives, que ce soit le gaz naturel pour véhicules (GNV), les biocarburants ou l'électricité.

En 2030, 80 % de ces véhicules seront toujours en service. La TICPE correspond à la marge des transporteurs, pour un montant d'à peu près un milliard d'euros, sur un chiffre d'affaires de près de 54 milliards d'euros. Vous comprendrez alors aisément que, si la TICPE collectée par l'État et ensuite remboursée ne l'est plus, on anesthésie *de facto* les capacités d'investissement déjà faibles de ce secteur. Ce serait

paradoxal : on veut accélérer la transition énergétique, mais pour ce faire, on augmente les taxes et on empêche le secteur d'investir dans des moyens de décarbonation.

Une transition vers le 100 % gaz dans dix ans exige plus de 7 milliards d'euros d'investissement ; ce financement passe à 23 milliards d'euros pour une transition vers le 100 % électrique à terme. Il faut rapprocher ces chiffres des bénéfices de la profession : ils sont légers et s'élèvent, je le répète, à 1 milliard d'euros. C'est donc véritablement de la folie !

Actuellement, un tracteur routier coûte entre 50 000 et 100 000 euros. En version électrique, ce même véhicule coûte entre 300 000 et 500 000 euros. Même avec les 50 000 euros d'aides de l'État, on voit bien que le modèle économique ne tient pas. Et que dire des handicaps techniques ? En effet, on aurait une performance moindre en termes de charge utile comme d'autonomie.

À ce problème d'investissement privé se greffe naturellement un problème d'investissement public pour proposer un large réseau de stations d'énergies alternatives, lequel n'existe pas aujourd'hui ou est insuffisamment développé. Les professionnels rencontrés m'ont bien fait comprendre qu'ils avaient intégré la nécessité de verdir la flotte. Essayons toutefois d'être un peu cohérents dans nos approches économiques et, surtout, en termes d'agenda.

La LOM prévoit la fin des moteurs thermiques en 2040. Or, *via* cet article, on veut supprimer le remboursement de la TICPE dès 2030. Une telle échéance est trop rapide. Je propose de placer le curseur en 2040, pour que la profession puisse digérer cette évolution.

Mme le président. Il faut conclure, mon cher collègue !

M. Stéphane Demilly. J'ai l'impression que l'on raisonne parfois de façon égocentrique et que, dans cette affaire, on est mal parti !

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. Initialement, la question du transport de marchandises était relativement peu présente dans le texte. À l'occasion de cet article et des articles suivants, nous formulons un certain nombre de propositions sur ce sujet. Je salue de nouveau le travail de la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, qui nous a permis d'avoir une approche globale du sujet.

Les propos du rapporteur et de Stéphane Demilly sont tout à fait pertinents : aujourd'hui, il existe peu de solutions de substitution possibles au transport par camion motorisé thermiquement avec du gasoil. On le sait, ce milieu est extrêmement concurrentiel et subit l'impact de flottes venant de pays de l'Est, avec des coûts de main-d'œuvre beaucoup moins élevés. Qui plus est, certains de ces transporteurs s'approvisionnent dans des pays étrangers où le carburant est quasi détaxé et roulent chez nous sans trop de contrepartie. Voilà pour l'état des lieux.

C'est la raison pour laquelle j'apprécie beaucoup que le rapporteur ait, en commission, accepté l'un de nos amendements tendant à demander cette feuille de route au Gouvernement. Si des contraintes nouvelles sont imposées aux transporteurs, comment, dans le même temps, les accompagner dans le verdissement de leurs flottes ?

Maintenant qu'il n'y a pas plus de débat ici sur l'avenir du moteur thermique et que l'idée qu'il faut muter et aller vers l'électrique est acceptée – ce n'est plus qu'une question de

rythme ! (*Protestations sur les travées du groupe Les Républicains. – Exclamations amusées sur les travées des groupes SER et CRCE.*)

M. Jean-Raymond Hugonet. On va pédaler ! (*Sourires.*)

M. Olivier Jacquin. Je corrige ! (*Nouveaux sourires.*) Maintenant qu'il y a encore un peu de débat, car nous avons tous progressé, maintenir des exonérations de taxe sur un carburant fossile dans une loi contre le dérèglement climatique n'est pas acceptable.

C'est la raison pour laquelle nous formulons un certain nombre de propositions aux termes desquelles les charges nouvelles pour les transporteurs doivent être compensées par des exonérations et des accompagnements vers le verdissement. Certes, des alternatives existent, mais pas pour le transit longue distance : pour les camions qui font du cabotage dans une région ou dans une agglomération, ce qui représente entre 150 et 200 kilomètres par jour, une alternative électrique se dessine, qu'il faut pouvoir accompagner.

Mme le président. La parole est à M. Marc Laménie, sur l'article.

M. Marc Laménie. Le rapporteur a parfaitement résumé cet article important. Tous les articles ont leur importance, mais celui-là a un caractère financier – la commission des finances et la commission des affaires économiques s'en sont d'ailleurs saisies pour avis.

Nombre d'entre nous ont été sollicités par les transporteurs routiers et par les fédérations qui ont fait part de leur vive inquiétude. Même si, personnellement, je défends le ferroviaire et le fluvial, je reconnais que le transport routier maille le territoire et assure la desserte de l'ensemble des entreprises, permettant en cela l'activité économique, ainsi que la desserte des villages, des bourgs, des villes, ce qui a été particulièrement apprécié lors des différents confinements. La crise sanitaire a également mis en évidence les inquiétudes de l'ensemble des transporteurs, qui subissent la concurrence liée à l'intégration de nouveaux partenaires au sein de l'Union européenne.

La plupart des véhicules routiers, en particulier les camions, roulent au gazole. La fiscalité liée au gazole constitue un facteur très important, il n'est qu'à se référer au code des douanes et aux différentes lois de finances.

J'ai cosigné l'amendement n° 57 rectifié de Stéphane Sautarel, qui a pour objet de fixer l'échéance liée à l'évolution de la fiscalité en 2040 et non en 2030. Cela permettra, en plus d'avoir du recul, d'aider l'ensemble des entreprises concernées.

Je voterai par conséquent cet article.

Mme le président. La parole est à Mme Angèle Prévaille, sur l'article.

Mme Angèle Prévaille. Dans la mesure où le chapitre II s'intitule « Améliorer le transport routier de marchandises et réduire ses émissions », j'interviens afin de proposer une approche plus large.

En effet, nous ne devons pas oublier que les marchandises véhiculées par nos transporteurs routiers proviennent, en amont, d'Asie, plus particulièrement de Chine. Ce transport est responsable d'émissions de gaz à effet de serre, mais aussi de pollution ; nous en avons d'ailleurs eu un exemple récemment. Cela implique de renforcer en amont la sécurité et la traçabilité du transport maritime de marchandises, de responsabiliser les pertes et de clarifier l'information sur le transport de marchandises dangereuses.

Les conteneurs, véritables véhicules de la mondialisation, transportent de tout : des produits manufacturés que nous recevons et dont nous avons absolument besoin, des matières premières, des marchandises, même des déchets et des substances dangereuses. Cependant, vous le savez, le mois dernier est survenu au large du Sri Lanka l'incendie d'un gros porte-conteneurs, le *X-Press Pearl*. Dans ses 1 500 conteneurs, il transportait notamment 23 tonnes d'acide nitrique ; le contenu de 28 conteneurs de granulés de plastique s'est répandu sur quatre-vingts kilomètres de plages, donnant l'impression qu'il avait neigé des granulés de plastique vierge. Nous avons bien évidemment une responsabilité, car tout cela s'est produit en amont. Qui plus est, cela a des conséquences, dans la mesure où cela fragilise les environnements.

Il est sans doute temps de se poser ces questions : quand nous doterons-nous d'un fonds d'indemnisation pour les pollutions liées aux conteneurs et à leur perte ? Cela n'existe toujours pas. Quand obligerons-nous les entreprises françaises qui reçoivent des conteneurs à déclarer les pertes qu'elles constatent ?

Évidemment, ce n'est pas le sujet de cet article, mais j'ai déposé un amendement qui a été déclaré irrecevable sur cette problématique et je souhaitais l'évoquer.

Mme le président. Je suis saisie de dix amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 174, présenté par M. Lahellec, Mme Varaillas, M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 1, première et deuxième phrases

Remplacer ces phrases par une phrase ainsi rédigée :

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

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Par cet amendement, nous revenons sur un amendement adopté en commission. Le texte initial n'était pas très ambitieux, puisque, en lieu et place d'un accroissement de la fiscalité sur le camion, il se réduisait à une simple phrase à visée déclaratoire avec pour horizon 2030.

C'est la raison pour laquelle nous avons déposé un amendement visant à prévoir d'ores et déjà une évolution de la fiscalité, puisque celle-ci contribue très clairement à la concurrence déloyale de la route face au rail. Pour autant, un amendement a déjà été adopté en commission pondérant l'objectif d'une flotte plus verte à des « conditions économiques soutenables ».

Cette formulation me paraît assez étonnante, puisque nous pourrions toujours considérer que les conditions économiques ne sont pas réunies : il s'agit en fait de sommes considérables consacrées à chaque loi de finances, cet avantage pesant 1,2 milliard d'euros chaque année. Je souligne que les sommes avancées pour le rail sont assez faibles et pas du tout en rapport avec ce que coûterait la régénération du rail, en particulier le soutien au fret qui fera sûrement l'objet d'autres débats.

En résumé, nous estimons que cette réserve tue dans l'œuf toute volonté de réduction des avantages fiscaux pour la route. C'est pourquoi nous revenons à la rédaction initiale, qui était plus ambitieuse, si peu ambitieuse fût-elle...

Mme le président. L'amendement n° 1362 rectifié, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 1, première phrase

1° Après le mot :

carburants

insérer les mots :

dès le 1^{er} janvier 2023

2° Supprimer les mots :

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

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Si l'on veut accélérer la décarbonation du transport de marchandises, que ce soit par le report modal, l'optimisation de la logistique et le verdissement des flottes de poids lourds, on a besoin de se servir du levier de l'incitation fiscale. Cela a été souligné, l'article 30 aligne la fiscalité du gazole des transporteurs routiers sur la fiscalité du gazole des automobilistes d'ici à 2030.

L'objectif est le bon, nous en sommes satisfaits. Toutefois, sans démarrage effectif de cette évolution dans un avenir proche et sans progressivité suffisante de cet alignement fiscal, ce levier ne jouera pas de façon déterminante. Il s'agit donc d'entamer ce rattrapage progressif dès 2023, ce qui permettrait d'étaler la hausse de la fiscalité sur sept ans et de ne pas la rendre trop brutale – cette dernière éventualité nous condamnerait très certainement à un report.

La commission du développement durable, avec la commission des finances et la commission des affaires économiques, a proposé de conditionner la suppression de l'avantage fiscal à l'existence d'une offre alternative et abordable de poids lourds décarbonés. Cette clause a l'apparence du bon sens, mais elle risque fort d'inciter à l'inaction, alors même que les gains de cette fiscalité seront nécessaires pour investir à la hauteur dans le développement de l'offre de poids lourds moins émetteurs de gaz à effet de serre et moins polluants.

Mme le président. Les deux amendements suivants sont identiques.

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

L'amendement n° 95 rectifié *bis* est présenté par M. S. Demilly, Mme Morin-Desailly, M. Levi, Mme Sollogoub, MM. J.M. Arnaud et Canévet, Mme Chain-Larché, M. Cuyppers et Mme Dumont.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 1, première phrase

Remplacer l'année :

2030

par l'année :

2040

La parole est à M. Stéphane Sautarel, pour présenter l'amendement n° 57 rectifié.

M. Stéphane Sautarel. Cet amendement vise à concilier principe de réalité et volontarisme. Nous l'avons tous mesuré : en 2020, pendant les confinements, les 600 000 conducteurs français ont permis de maintenir une chaîne logistique, d'assurer un approvisionnement de nos usines, de nos commerces, des villes et des villages français.

Le transport routier de marchandises représente 89 % des flux de marchandises et 6 % du total des émissions de gaz à effet de serre. Ce mode de transport est dominant et le restera, même s'il doit être réduit – à cette fin, nous cherchons à développer l'intermodalité. Il demeurera présent en raison des spécificités géographiques de la France.

Pour autant, les enjeux climatiques sont forts et nous obligent à agir. Cela passera par une stratégie globale d'investissement de la part des entreprises de transport et cela doit se faire en concertation, notamment avec la *task force* qui a été mise en place, et viser des objectifs en phase avec la réalité, par exemple le développement des filières et de l'avitaillement à l'échelle du territoire.

Aujourd'hui, seuls 2 % du parc roulant utilisent les énergies alternatives. Le besoin d'investissement est considérable, estimé entre 7 milliards et 20 milliards d'euros par an selon les modèles d'énergie dans les dix prochaines années. Or, comme cela a été souligné, ce secteur d'activité dégage à peine un milliard d'euros de marge par an.

Par conséquent, la trajectoire de suppression des mécanismes fiscaux applicables au gazole professionnel à l'horizon de 2030, qui représente environ 1,2 à 1,3 milliard d'euros, ne ferait que ralentir les investissements des entreprises en faveur de cette transition énergétique. Cet amendement vise donc à fixer la fin de la fiscalité relative au gazole professionnel au 1^{er} janvier 2040 plutôt qu'au 1^{er} janvier 2030. Cela permettrait une adéquation avec la mise sur le marché de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative et du réseau d'avitaillement correspondant. Cela permettrait aussi une mise en cohérence avec la fin des ventes de véhicules lourds à énergie fossile, fixée à 2040 dans un autre article de ce projet de loi, les échéances de la LOM et les engagements en direction de la filière pour 2040.

Mme le président. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour présenter l'amendement n° 95 rectifié *bis*.

M. Stéphane Demilly. Comme l'a souligné mon collègue Stéphane Sautarel, on ne peut pas avoir raison tout seul. La plupart des États membres – je pense notamment à de gros concurrents, comme l'Espagne et le Portugal – appliquent des taux de remboursement de la TICPE plus importants.

La suppression du remboursement fera de la France le pays où la TICPE nette est la plus élevée, à 60,91 centimes le litre, contre 51 centimes, soit dix centimes de moins, pour l'Irlande, qui est en deuxième position.

Les incidences économiques seront dramatiques. Le carburant représente un tiers du prix de revient dans une filière qui ne va déjà pas très bien. Si on voulait limiter les émissions de CO₂ en tuant purement et simplement nos acteurs économiques, on ne s'y prendrait pas autrement !

La France risque ainsi d'avoir le plus haut niveau de taxation du gazole professionnel de l'Union européenne tandis que l'ensemble des transporteurs européens continueront de circuler sur nos routes en bénéficiant de taux plus favorables.

Cet amendement vise donc à reporter l'échéance au 1^{er} janvier 2040. Au demeurant, ce serait cohérent avec la fin de la vente des véhicules lourds à énergie fossile, dont la date est fixée à 2040 par le présent projet de loi, les échéances de la d'orientation des mobilités et les engagements de la filière.

Mme le président. L'amendement n° 2008 rectifié, présenté par MM. Wattebled, Decool, Menonville, Capus, A. Marc, Médevielle et Lagourgue, Mmes Mélot et Garriaud-Maylam et M. Grand, est ainsi libellé :

Alinéa 1, première phrase

Remplacer l'année :

2030

par l'année :

2035

La parole est à M. Dany Wattebled.

M. Dany Wattebled. La rédaction initiale de l'article 30 prévoit la suppression totale de la fiscalité différenciée dont bénéficie le transport routier de marchandises en application de la directive du 27 octobre 2003.

Cet amendement a pour objet de fixer la date de fin du remboursement partiel de la TICPE sur le gazole professionnel à 2035. Il est en effet difficilement concevable d'arrêter totalement la vente de véhicules de transport routier de marchandises principalement à énergie fossile plus tôt. Ainsi que cela a été souligné, un véhicule électrique coûte quatre à cinq fois plus cher qu'un camion diesel, avec une autonomie largement moindre, sans parler du nombre insuffisant de bornes de recharge. La technologie hydrogène n'est pas encore décarbonée et mature. Ainsi, les motorisations alternatives ne sont pas encore sur le marché.

Il est impératif de tenir compte de l'ensemble de ces éléments, comme on le fait d'ailleurs à l'article 25 du présent projet de loi. Dans le cas contraire, il s'agirait d'une taxation purement punitive dans la mesure où les transporteurs ne peuvent disposer ni des véhicules ni des infrastructures nécessaires.

Enfin, comme l'a souligné notre collègue, il y a une distorsion de concurrence. Le prix moyen du gazole est de 33 euros l'hectolitre, contre 45,19 euros en France. Cela offre un avantage compétitif à nos concurrents.

C'est pourquoi je propose de repousser l'échéance au moins à 2035, s'il n'est pas possible d'aller jusqu'à 2040.

Mme le président. L'amendement n° 1506, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinez, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévaille, Artigal et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 1, première phrase

Après la date :

1^{er} janvier 2030

supprimer la fin de cette phrase.

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. L'article 30 fixe une trajectoire de réduction de l'avantage fiscal dont bénéficient les poids lourds du transport routier de marchandises sur le gazole jusqu'à sa suppression au 1^{er} janvier 2030.

Cependant, la commission a adopté un amendement du rapporteur tendant à conditionner la suppression de l'avantage fiscal sur la TICPE du transport routier de marchandises à l'existence et à la disponibilité d'une offre alternative abordable.

Nous nous opposons à l'intégration d'une telle clause, qui risquerait, d'une part, de repousser la fin de l'avantage fiscal dont bénéficient les poids lourds et, d'autre part, de réduire les efforts et les innovations en matière d'offre alternative de véhicules bas-carbone propres à atteindre les objectifs de transition énergétique.

Mme le président. L'amendement n° 2163, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 1

1° Première phrase

a) Remplacer les mots :

sous réserve de

par les mots :

en prenant en compte

b) Supprimer les mots :

dans des conditions économiques soutenables pour les opérateurs de transport

2° Deuxième phrase

Supprimer cette phrase.

3° Dernière phrase

Remplacer le mot :

biocarburants

par les mots :

énergies alternatives au gazole

III. – Alinéa 2, dernière phrase

1° Supprimer les mots :

et les modalités d'affectation des recettes générées par l'évolution de la fiscalité des carburants mentionnée au I

2° Remplacer le mot :

biocarburants

par les mots :

énergies alternatives au gazole

III. – Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. J'aimerais rappeler les objectifs du Gouvernement.

Nous souhaitons engager une transition à la fois ambitieuse et réaliste pour la filière, mener ce combat à l'échelon européen – ainsi que nous l'avons toujours indiqué, la France mettra le sujet sur la table dans le cadre de sa présidence du Conseil de l'Union européenne –, continuer d'avancer sur la régulation sociale du secteur, même si des résultats comme l'adoption du paquet mobilité constituent déjà des progrès remarquables, et, bien entendu, accompagner la filière, en concertation avec elle.

J'ai déjà détaillé ici le programme du groupe du travail que nous avons mis en place. Nous mobilisons des outils puissants, comme le dispositif de suramortissement ou le bonus électrique et hydrogène. Et nous voulons évidemment construire le mix énergétique, afin que la transition – je pense notamment au gaz – soit une chance pour l'ensemble des acteurs non seulement français, mais aussi européens.

Cet amendement vise à préciser le caractère programmatique de l'objectif de suppression du régime fiscal du gazole professionnel.

Mme le président. L'amendement n° 1567, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévaille, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 1, dernière phrase

Après le mot :

routier

rédigé ainsi la fin de cette phrase :

en encourageant notamment le transport combiné et le recours aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est positif.

La parole est à Mme Angèle Prévaille.

Mme Angèle Prévaille. Nous souhaitons le rappeler, la révision à la hausse de la TICPE proposée par la Convention citoyenne pour le climat vise à rééquilibrer les coûts avec le fret ferroviaire.

Sur l'initiative du rapporteur, la commission a adopté un amendement tendant à fixer à la France l'objectif de doubler les parts modales de fret ferroviaire et fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici à 2030.

Pour atteindre de tels objectifs, le développement du transport combiné rail-route, dans une logique de complémentarité des modes, est incontournable. Cet amendement a donc pour objet de l'encourager plus particulièrement.

Il s'agit également de nuancer une disposition introduite par le rapporteur pour soutenir le recours aux biocarburants. Nous avons déjà eu l'occasion de nous exprimer sur le sujet, mais la répétition n'est pas inutile. Tous les biocarburants n'ont pas un bilan carbone positif. Leur production peut également consommer beaucoup d'énergie et dégrader leur bilan énergétique.

Pour ces raisons, nous estimons nécessaire de préciser que le soutien au recours aux biocarburants doit être ciblé sur les biocarburants vertueux en termes de bilan carbone et de bilan énergétique.

Notre objectif est donc double : renforcer le soutien au transport combiné et orienter les aides vers les biocarburants durables.

Mme le président. L'amendement n° 1505, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Préville, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Méryllou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 1, dernière phrase

Compléter cette phrase par les mots :

dont le bilan énergétique et carbone est vertueux

II. – Alinéa 2, seconde phrase

Compléter cette phrase par les mots :

dont le bilan énergétique et carbone est vertueux

La parole est à M. Joël Bigot.

M. Joël Bigot. La réduction de l'avantage fiscal dont bénéficient les poids lourds s'accompagne d'un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur. La commission a adopté un amendement du rapporteur pour que cette transition se concrétise notamment par le recours aux biocarburants.

Dans la continuité de notre amendement précédent, nous considérons utile de préciser que le soutien au recours aux biocarburants doit être ciblé soit vers les biocarburants vertueux en termes de bilan carbone et de bilan énergétique, soit vers les biocarburants durables.

Mme le président. L'amendement n° 168, présenté par M. Lahellec, Mme Varailles, M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 1, dernière phrase

Compléter cette phrase par les mots :

ainsi qu'à l'augmentation des ressources de l'agence de financement des infrastructures de transports

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. L'article 30 trace l'horizon de la suppression des exonérations de TICPE pour les transporteurs routiers. Nous proposons de préciser que le bénéfice attendu par l'État doit faire l'objet d'une réaffectation vers l'Afitf, afin de financer le report modal.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Il n'est pas facile d'être rapporteur : même au sein des groupes, les positions divergent ! (*Sourires.*)

La commission a essayé – je le pense sincèrement – de trouver une solution équilibrée et réaliste.

Les auteurs des amendements n° 2008 rectifié, 57 rectifié et 95 rectifié *bis* souhaitent reporter la suppression du remboursement partiel de TICPE pour le transport routier de marchandises de 2030 à 2035 ou 2040. Je partage le constat qui est dressé : pour l'heure, les alternatives aux motorisations pour les poids lourds ne sont ni disponibles en grande quantité ni accessibles. Nous avons, me semble-t-il, atteint un équilibre satisfaisant ne nécessitant pas de remettre en cause l'objectif de 2030 : si l'offre n'est pas disponible ou accessible en 2030, l'objectif devra être revu. C'est le sens de la clause de revoyure.

L'adoption des amendements n° 174, 1362 rectifié, 1506 ou 2163 conduirait à revenir sur les apports de la commission que je viens de mentionner, par exemple en supprimant la

clause de revoyure ou encore en rétablissant ou en avançant la date de début de la trajectoire de réduction de l'avantage fiscal sur la TICPE. De telles propositions semblent assez peu réalistes, compte tenu de l'absence d'offre de « poids lourds propres » sur le marché. Leur mise en œuvre aurait pour effets de diminuer la compétitivité des transporteurs français et de renforcer la présence des transporteurs étrangers, comme l'a rappelé notre collègue Stéphane Demilly.

L'amendement n° 1567 vise à préciser que la suppression de l'avantage fiscal sur la TICPE passe notamment par un encouragement au transport combiné. Je partage évidemment cette préoccupation, mais l'introduction d'une telle mention dans le texte pourrait donner le sentiment que les modes sont pensés en opposition.

Par conséquent, la commission émet un avis défavorable sur les amendements n° 174, 1362 rectifié, 57 rectifié, 95 rectifié *bis*, 2008 rectifié, 1506, 2163 et 1567.

J'émet en revanche un avis de sagesse sur l'amendement n° 1505, dont l'objet est de préciser que les biocarburants utilisés pour la transition énergétique du transport routier de marchandises sont ceux qui présentent un bilan énergétique vertueux.

Enfin, je suis favorable au fait que le surplus de ressources induit par la suppression de l'avantage fiscal sur la TICPE bénéficie à l'Afitf. La commission émet donc un avis favorable sur l'amendement n° 168.

Je souhaite rappeler à tous les auteurs d'amendements tendant à repousser l'échéance que nous sommes en lien constant avec les transporteurs. Les échanges que nous avons eus ont montré que la clause de revoyure les intéressait. En effet, ils sont très investis dans la *task force* et pensent pouvoir trouver une solution dans les mois et les années à venir pour être au rendez-vous de la transition énergétique.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je souhaite formuler quelques remarques.

Je rappelle le caractère programmatique de la trajectoire que nous proposons. Nous voulons que celle-ci soit ambitieuse. Elle est évidemment le fruit d'un compromis entre les différents acteurs du secteur.

Encore une fois, nous menons le combat à l'échelon européen. La présidence française sera l'occasion d'entraîner un certain nombre de pays qui sont d'ores et déjà désireux d'agir pour la transition énergétique.

Nous accompagnons les acteurs du secteur, avec certains outils que vous connaissez bien, comme le suramortissement. De manière plus structurelle, nous travaillons sur la définition de ce mix énergétique, qu'il s'agisse, à court terme, du gaz ou du saut vers l'électrique et l'hydrogène.

La réduction de la part modale du fret est due à deux éléments principaux : la désindustrialisation du pays et les avantages fiscaux consentis au gré des lois de finances, qui ont très largement favorisé la route. Elle est aussi due au manque de régulation sociale qui a prévalu au sein de l'Union européenne et qui a commencé à être rectifié par le paquet mobilité.

Pour le fret ferroviaire, nous avons un plan en trois volets : un soutien conjoncturel aux opérateurs à la suite de la crise du covid-19, des aides spécifiques autour du transport combiné et du wagon isolé et des autoroutes ferroviaires ayant vocation à accueillir très largement le report modal. Je le rappelle, une autoroute ferroviaire, c'est environ 20 000 poids lourds à l'année.

Toutes ces mesures seront mises en œuvre d'ici à 2022 et au-delà. Tel est le contexte dans lequel nous agissons.

Le Gouvernement sollicite le retrait de l'ensemble des amendements autres que le sien. À défaut, l'avis serait défavorable.

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

M. Ronan Dantec. Les auteurs de certains amendements souhaitent renvoyer l'échéance aux calendes grecques, rebaptisées pour l'occasion « 2040 » !

Soyons clairs. Il n'y a pas eu en France de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports au cours des dernières années. Notre pays ne pourra pas tenir l'engagement que nous avons voté au début de l'examen de ce texte sans une stratégie rapide sur le transport routier. C'est une évidence absolue.

Nous sommes dans l'obligation d'avoir une stratégie volontariste dans les dix prochaines années. Je le rappelle, la lutte contre le dérèglement climatique se joue non pas en 2040, mais bien plus en 2030. Le problème est que depuis l'abandon de l'écotaxe en rase campagne, nous tournons en rond sans proposer de réelle solution.

Il y a aussi un tabou : l'économie française, à l'instar de celle des autres pays occidentaux, repose sur un transport bon marché. Cela a été l'un des axiomes de développement de l'économie internationale. Or ce n'est plus possible aujourd'hui. Le transport doit être payé au juste prix, en intégrant également son coût social réel. L'économie doit s'adapter à un transport intégrant l'ensemble des coûts sociaux et environnementaux. La question est sur la table. Nous le voyons bien, les auteurs d'un certain nombre d'amendements cherchent à éviter que ce débat n'ait lieu.

La seule solution est que le transport soit au vrai coût, avec la fin des exonérations de TICPE, l'intégration du coût carbone et une protection face aux concurrences internationales déloyales. C'est ce mécanisme que nous devons trouver. D'ailleurs, tout le transport n'est pas soumis à la concurrence internationale : certains transports nationaux, qui sont dans un système de concurrence classique, n'ont aucune raison d'être ainsi exonérés.

À mon sens, le fait que ni le texte voté par l'Assemblée nationale ni les propositions formulées ici ne permettent de définir une véritable stratégie et de financer les infrastructures nécessaires augure mal de notre capacité à tenir les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 174.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1362 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

«

Carburant constitué d'au moins 60 % d'esters méthyliques d'acides gras

».

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

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 57 rectifié et 95 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2008 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1506.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2163.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1567.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1505.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 168.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je suis saisie de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 42 rectifié *bis* est présenté par M. Menonville, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle, Decool et Wattebled, Mme Saint-Pé et MM. Capus, J.M. Arnaud, Chauvet, Hingray, Bascher et Malhuret.

L'amendement n° 901 rectifié *ter* est présenté par MM. Duplomb, J.M. Boyer et Cuypers, Mme Chauvin, M. Laménie, Mmes Puissat et Deseyne, MM. Chatillon, Cardoux, D. Laurent et Klinger, Mme Delmont-Koropoulis, M. Burgoa, Mme Belrhiti, MM. Brisson, Pointereau, Bouchet, B. Fournier, Anglars, de Legge et Vogel, Mme Richer, MM. Somon, Savary, Belin et Lefèvre, Mmes Dumont et Deromedi, M. Sido, Mmes Micouleau et Férat, MM. Daubresse, Genet et Karoutchi, Mme Lopez, MM. Panunzi et Cadec, Mme Lassarade, MM. Courtial, Segouin et Longuet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Mizzon, Mmes Gruny et Garriaud-Maylam, M. Bas, Mme Imbert, MM. Bouad, Favreau, Rietmann, Piednoir et Houpert, Mme Joseph et MM. H. Leroy, Allizard et Saury.

L'amendement n° 1198 est présenté par M. Bonhomme.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

– La dernière ligne de la première colonne du 1° du tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes est ainsi rédigée :

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

La parole est à M. Dany Wattebled, pour présenter l'amendement n° 42 rectifié *bis*.

M. Dany Wattebled. Certains biocarburants avancés de deuxième génération ont une température limite de filtrabilité ne permettant au biocarburant d'être utilisé en B100 que les mois les plus chauds de l'année et en B60 le reste du temps.

C'est le cas du biocarburant avancé produit à partir des graisses de flottation issues, par exemple, de déchets de l'industrie agroalimentaire.

Pourtant, cette nouvelle génération de biocarburants avancés s'inscrit pleinement dans le cadre de l'économie circulaire, par la valorisation des déchets des industries agroalimentaires. Celui dont je parle est produit localement et ne confisque pas non plus de terres agricoles. En outre, il peut être utilisé par les véhicules du parc existant sans adaptation.

Le biocarburant affiche une réduction de 50 % d'émission de gaz à effets de serre par rapport à un diesel classique en B60, et de 80 % en B100.

Comme un tel biocarburant, même intégré à hauteur de 60 % dans un diesel classique, offre des réponses aux enjeux du développement durable et de l'économie circulaire, nous proposons d'étendre aux esters méthyliques d'acides gras en B60 les allègements de TICPE aujourd'hui réservés aux seuls biocarburants B100, tout en fixant un montant de TICPE proportionnel à l'incorporation de la fraction de biocarburant dans le mélange.

Mme le président. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour présenter l'amendement n° 901 rectifié *ter*.

M. Laurent Duplomb. Je souhaite apporter quelques précisions, en complément des propos de notre collègue Dany Wattebled.

Cet amendement de bon sens vise à faire en sorte que le B60 bénéficie d'une application proportionnelle de l'allègement de TICPE existant pour le B100.

Dans mon exploitation, je ne peux utiliser le B100 dans les filtres du moteur de mon tracteur que l'été, parce que la température extérieure le permet. L'hiver, ce n'est plus possible ; je suis donc obligé de descendre à 60 %. Or si le B100 est exonéré de TICPE, il n'y a aucun dispositif similaire pour le B60.

Cet amendement vise donc à corriger une telle injustice, dans une logique de proportionnalité : de même que le B100 est exonéré à 100 %, le B60 doit l'être à 60 %. Faisons donc preuve de bon sens et n'utilisons pas seulement les techniques qui marchent l'été alors qu'il en existe aussi pour l'hiver !

Mme le président. L'amendement n° 1198 n'est pas soutenu.

Les trois amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 43 rectifié *bis* est présenté par M. Menonville, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle et Decool, Mme Saint-Pé et MM. Capus, J. M. Arnaud, Chauvet, Hingray, Bascher et Malhuret.

L'amendement n° 902 rectifié *bis* est présenté par MM. Duplomb, J.M. Boyer et Cuyppers, Mme Chauvin, M. Laménie, Mmes Férat et Puissat, MM. Cardoux et D. Laurent, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Burgoa et Klinger, Mme Belrhiti, MM. Brisson, Chatillon, Bouchet, B. Fournier, Anglars, de Legge et Vogel, Mme Richer, MM. Somon, Savary, Wattebled, Belin et Lefèvre, Mmes Dumont et Deromedi, M. Sido, Mme Micouneau, MM. Daubresse, Genet et Karoutchi, Mme Lopez, MM. Panunzi et Cadec, Mme Lassarade, MM. Segouin, Courtial et Longuet, Mme Bonfanti-Dossat, M. Mizzon,

Mmes Gruny et Garriaud-Maylam, M. Bas, Mme Imbert, MM. Favreau, Rietmann, Piednoir et Houpert, Mme Joseph et MM. H. Leroy, Allizard et Saury.

L'amendement n° 1197 est présenté par M. Bonhomme.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

I. – Après l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le 4 de l'article 265 *ter* du code des douanes est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« 4. À titre expérimental, les biocarburants avancés constitués à 60 % d'esters méthyliques d'acides gras bénéficient d'une taxe intérieure de consommation réduite, définie par décret.

« Cette expérimentation est mise en œuvre pour une durée de trois ans à compter de la publication du décret mentionné au premier alinéa du 4.

« Elle fait l'objet d'une évaluation à l'issue de l'expérimentation, dont les résultats sont présentés au Parlement.

« 5. Un décret détermine les conditions d'application du 2 et du 4. »

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

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

La parole est à M. Dany Wattebled, pour présenter l'amendement n° 43 rectifié *bis*.

M. Dany Wattebled. Il est défendu.

Mme le président. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour présenter l'amendement n° 902 rectifié *bis*.

M. Laurent Duplomb. Il s'agit d'un amendement de repli. À défaut de mettre en place l'exonération pour le B60 dès aujourd'hui, faisons au moins une expérimentation pour étudier l'intérêt d'une telle mesure.

Cessons de balayer le B60 d'un revers de main ! L'exclusivité dont bénéficie le B100 est parfaitement arbitraire, d'autant qu'il n'est pas possible – nous le savons pertinemment – d'utiliser ce produit toute l'année.

Mme le président. L'amendement n° 1197 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. L'adoption des amendements n° 42 rectifié *bis* et 901 rectifié *ter* serait susceptible de créer un effet d'aubaine pour le B60 alors que ce dernier est par définition plus émetteur de gaz à effet de serre que le B100 – cela a été souligné –, puisque l'incorporation de biocarburants est moindre. La commission émet donc un avis défavorable sur ces deux amendements identiques.

L'avis est en revanche favorable sur les amendements identiques n° 43 rectifié *bis* et 902 rectifié *bis*.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement est défavorable à l'ensemble de ces amendements, pour deux raisons.

D'une part, il serait long et coûteux de normaliser un nouveau type de biocarburant.

D'autre part – j'ai déjà utilisé cet argument la semaine dernière, mais je le crois juste –, nous privilégions l'incitation par la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (Tirib) pour soutenir, notamment, le développement des biocarburants avancés par rapport à ceux de première génération.

Je demande donc le retrait de ces amendements, faute de quoi l'avis serait défavorable.

Mme le président. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour explication de vote.

M. Laurent Duplomb. Monsieur le ministre, autant je peux comprendre la préférence de M. le rapporteur pour une expérimentation plutôt que pour une application directe de l'exonération, autant je trouve vos arguments contraires au bon sens.

Vous choisissez de cantonner arbitrairement le dispositif au B100, sous prétexte que c'est le produit le mieux-disant, en sachant très bien qu'on ne peut l'utiliser que quatre ou cinq mois dans l'année au lieu de favoriser un produit, certes peut-être un cran en dessous sur le plan des normes, mais qui permet tout de même de limiter fortement les émissions de gaz à effets de serre.

Voilà l'exemple typique d'un « En marche » qui marche à côté du chemin ! (*Rires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Mme le président. La parole est à M. René-Paul Savary, pour explication de vote.

M. René-Paul Savary. Monsieur le ministre, moi aussi, quand j'entends vos arguments, les bras m'en tombent !

Le B60 est forcément moins polluant que 100 % de carburant classique. Revenons à des choses pratiques et essayons de nous placer à la hauteur des enjeux !

Le biocarburant avancé, dites-vous, est préférable aux biocarburants de première génération. Mais sans biocarburants de première génération, il n'y aurait pas de biocarburant avancé ! Les agriculteurs se sont investis depuis des années dans la filière de la bioéconomie. La plante est transformée en entier, et les biocarburants sont un coproduit de la transformation de la plante : avec le blé, on fait de la farine ; avec les protéines, on fait des produits cosmétologiques ; et la paille peut retourner à la terre ou être transformée en biocarburant. C'est le principe même de la bioéconomie. En remettant en cause la fiscalité sur un coproduit, c'est toute la filière que vous allez remettre en cause, avec les conséquences que nous connaissons. (*M. Laurent Duplomb acquiesce.*)

Les biocarburants avancés sont effectivement l'idéal. Nous allons y venir, mais cela prendra du temps. Cela implique des recherches très importantes. Les collectivités et les agriculteurs y ont investi de longue date.

Il est dommage que vous n'ayez pas pris les biocarburants en compte dans le plan de relance. Vous avez choisi de mettre tous vos œufs dans le même panier en misant seulement sur l'électrique. Ce sera peut-être positif à long terme, mais pas à court et à moyen termes. Il y aura encore pendant de nombreuses années de la place pour les biocarburants dans le transport routier, le transport maritime ou le transport aérien. Vous qui connaissez bien le milieu aérien savez que le biokérosène est tout à fait acceptable en attendant l'avion du futur. Nous avons quelques années difficiles à passer, et il serait pertinent que le plan de relance prenne en compte cette filière.

Mme le président. La parole est à M. Dany Wattebled, pour explication de vote.

M. Dany Wattebled. Il faut savoir ce que l'on veut : le B60, c'est déjà 60 % de progrès. Je ne vois pas l'intérêt de miser exclusivement sur un produit qui ne peut servir que l'été. De surcroît, l'exonération que nous proposons serait proportionnelle, à 60 %. Veut-on réellement réduire les émissions de gaz à effets de serre ?

Mme le président. La parole est à M. Laurent Somon, pour explication de vote.

M. Laurent Somon. Il ne s'agit pas seulement de coproduits. Il y a aussi des sous-produits, comme les graisses de flottaison. Les biocarburants sont très vertueux du point de vue de l'économie circulaire.

Faisons preuve de pragmatisme et de réalisme : au lieu d'utiliser l'hiver des carburants fortement émetteurs de gaz à effets de serre, optons pour des biocarburants favorables, même à 60 %, à l'environnement !

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 42 rectifié *bis* et 901 rectifié *ter*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n^{os} 43 rectifié *bis* et 902 rectifié *bis*.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix l'article 30, modifié.

(L'article 30 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 30

Mme le président. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n^o 169 est présenté par M. Lahellec, Mme Varailles, M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

L'amendement n^o 1535 est présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllégatte, Mmes Préville, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 30

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À compter du 1^{er} janvier 2022, au septième alinéa de l'article 265 *septies* du code des douanes, le montant : « 45,19 euros » est remplacé par le montant : « 47,19 euros ».

II. – À compter du 1^{er} janvier 2023, au septième alinéa de l'article 265 *septies* du code des douanes, le montant : « 47,19 euros » est remplacé par le montant : « 49,19 euros ».

La parole est à Mme Éliane Assassi, pour présenter l'amendement n^o 169.

Mme Éliane Assassi. Comme cela a été dit à plusieurs reprises depuis le début de nos travaux, la pollution de l'air tue. Elle coûte cher à nos concitoyens et leur prend leur santé.

En la matière, la Cour de justice de l'Union européenne a rendu, le 24 octobre 2019, un arrêt contre la France. Elle a constaté que notre pays n'avait pas respecté les valeurs limites applicables aux concentrations de dioxyde d'azote dans douze agglomérations et zones de qualité de l'air, et qu'il n'avait pas veillé à ce que la période de dépassement soit la plus courte possible, comme l'exige la directive 2008/50/CE.

Je vous rappelle également la condamnation de la France dans le cadre de « l'affaire du siècle » pour non-respect des engagements pris, notamment l'accord de Paris.

Pour éviter les sanctions, la France doit agir fortement et ne pas se contenter de renvoyer à 2030 la fin hypothétique des exonérations fiscales sur le transport routier.

Par cet amendement, nous proposons une voie bien plus sûre, celle de l'action immédiate, qui permet aussi de répondre aux critiques d'attentisme formulées contre ce projet de loi. Il vise à supprimer d'ici à 2022 le dégrèvement supplémentaire accordé au transport routier de marchandises sur la partie contribution climat énergie du gazole, pour ramener progressivement la fiscalité au même niveau que celle des automobilistes particuliers.

Nous considérons en effet que ces exonérations fiscales soustraient autant de moyens indispensables à l'État pour engager la nécessaire transition vers des transports plus soutenables comme le transport ferroviaire ou le transport fluvial. Ce relèvement de la TICPE pour le transport routier de marchandises, qui figurait dans les propositions de la Convention citoyenne pour le climat et dans la plateforme revendicative des « gilets jaunes », permettrait de dégager des recettes pour entretenir le réseau existant, ferré et routier.

Je ne vous rappellerai pas l'état déplorable de nos ponts, comme l'a montré un excellent rapport sénatorial, ou encore celui de certaines lignes de train.

Nous ne proposons pas le transfert de ces infrastructures aux collectivités, mais bien le retour d'un État stratège dans le cadre d'une politique d'aménagement ambitieuse.

Mme le président. La parole est à M. Joël Bigot, pour présenter l'amendement n° 1535.

M. Joël Bigot. Nous sommes conscients de l'impact de la suppression des dégrèvements sur le secteur des poids lourds, et c'est pourquoi nous avons déposé des amendements visant à accélérer le verdissement des flottes et à créer une écotaxe assortie d'une suppression de la taxe à l'essieu et d'une bonification du remboursement des taxes sur les carburants. Nous tenons par ailleurs à souligner que le secteur privé a bénéficié, à l'occasion du dernier plan de relance, d'une baisse des impôts de production à hauteur de 10 millions d'euros.

L'adoption de cet article additionnel serait un gage de la sincérité de l'engagement que nous avons pris sur la trajectoire à l'article 30. Ce serait un premier pas en direction de cet objectif.

Par ailleurs, alors que la France risque de devoir payer des millions d'euros d'amende du fait du contentieux européen sur la qualité de l'air, cette mesure concrète sera une preuve de bonne volonté qui pourrait lui éviter une coûteuse condamnation.

Mme le président. L'amendement n° 1229 rectifié, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 30

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – À compter du 1^{er} janvier 2023, au septième alinéa de l'article 265 *septies* du code des douanes, le montant : « 45,19 euros » est remplacé par le montant : « 47,19 euros ».

II. – À compter du 1^{er} janvier 2024, au septième alinéa de l'article 265 *septies* du code des douanes, le montant : « 47,19 euros » est remplacé par le montant : « 49,19 euros ».

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Le coût annuel du dégrèvement de la contribution climat énergie dont bénéficient les transporteurs routiers s'élève à 450 millions d'euros. L'amendement que nous défendons, issu du travail du réseau Action Climat et de France Nature Environnement, permettrait d'engager notre pays sur une trajectoire visant à supprimer ce dégrèvement d'ici à 2030 et à mettre en cohérence nos discours et nos actes. N'attendons pas le dernier moment pour agir si nous ne voulons pas emprunter la voie d'un échec assuré.

Nous proposons de relever progressivement dès 2023 la taxation du gazole des transporteurs routiers pour la rapprocher chaque année un peu plus de la fiscalité du gazole des automobilistes.

Les gains de cette modification de la fiscalité pourraient évidemment servir au soutien et à l'accompagnement renforcé des professionnels du secteur du transport routier de marchandises pour les aider dans cette transition.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Par cohérence avec l'article 30 que nous venons de voter, j'émet un avis défavorable sur ces trois amendements.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. L'objectif est évidemment d'avoir une trajectoire à la fois ambitieuse et progressive, assortie d'un très fort soutien aux acteurs de la filière. J'ai expliqué le cadre dans lequel nous travaillons avec elle.

En conséquence, le Gouvernement sollicite le retrait de ces trois amendements. À défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 169 et 1535.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1229 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 1963, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 30

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'exonération de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, pour le carburant ou combustible à bord des navires, telle que prévue au c

du 1 de l'article 265 *bis* du code des douanes, est soumise à une suppression progressive à compter du 1^{er} janvier 2023, avec une suppression totale au 1^{er} janvier 2030, sauf enjeu fort d'aménagement du territoire.

II. – Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en Conseil d'État dans les six mois à compter de la promulgation de la loi.

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. L'impact des navires sur l'environnement n'est plus à démontrer. Le fioul lourd est responsable de maladies cardio-vasculaires et respiratoires.

Au regard de ce problème, le maintien de l'exonération de la TICPE pour les navires, qui coûte chaque année 697 millions d'euros à l'État, est difficilement justifiable.

Cette exonération a déjà été supprimée pour les engins du BTP en 2020. Dans un souci de cohérence, cet amendement tend à mettre fin à cette exonération pour les navires d'ici à 2030, en commençant dès 2023. L'État pourra ainsi réinvestir ces sommes dans la transition.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Tout d'abord, un travail est fait par les acteurs du secteur pour « verdier » les flottes de navires. C'est notamment le cas de la CMA-CGM, qui mène une politique très volontariste en la matière.

Ensuite, nous mettons le sujet sur la table dans le cadre des réunions de l'Organisation maritime internationale. Nous avons eu l'occasion de le faire l'an passé, et nous continuerons de le faire. Sur ce secteur, sans doute le plus ouvert par nature à la concurrence internationale, il faut faire porter les efforts à l'échelon pertinent.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1963.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Section 1 *bis*

Développer le ferroviaire et le fluvial (Division et intitulé nouveaux)

Mme le président. L'amendement n° 1533, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Prévile, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet intitulé :

Développer le fret ferroviaire et fluvial

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Il s'agit d'un amendement de précision.

Après avoir proposé d'insérer cette nouvelle section pour prendre en compte la nécessité de développer le fret ferroviaire et fluvial, nous souhaitons en préciser l'intitulé.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Favorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1533.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, l'intitulé de la section 1 *bis* est ainsi rédigé.

Article 30 *bis* (nouveau)

① Après le troisième alinéa de l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

② « Le schéma identifie également les voies d'eau navigables qui, par leurs caractéristiques, constituent des leviers de développement pour le transport fluvial de marchandises et de passagers.

③ « Il détermine la vocation générale des différentes zones en bord à voie d'eau, notamment les zones affectées au développement économique, industriel et portuaire et aux activités de loisirs, et les principes de compatibilité applicables aux usages correspondants. Il peut, en particulier, édicter les sujétions particulières nécessaires au développement du transport fluvial. »

Mme le président. La parole est à M. Marc Laménie, sur l'article.

M. Marc Laménie. Cet article 30 *bis* vise à soutenir et à développer le fret ferroviaire et fluvial. Je remercie bien entendu le rapporteur et ses collègues de la commission d'avoir introduit cet article, qui permet notamment de mettre l'accent sur les voies fluviales.

Durant les vingt dernières années, le trafic des péniches a fortement baissé sur nos canaux, fleuves et rivières navigables. Nous ne pouvons que le regretter. Le Gouvernement entend soutenir le transport fluvial de marchandises. Il y a aussi une place pour le tourisme fluvial, et je tiens à souligner l'intérêt des contrats de canal et des partenariats entre VNF et les collectivités territoriales.

La commune dont j'étais maire, qui compte 160 habitants, a ainsi noué en 2018 un tel contrat de partenariat après l'effondrement d'une écluse à la suite d'un violent orage ayant provoqué le débordement d'un ruisseau. Les 2 millions d'euros de travaux nécessaires à la reconstruction de l'écluse ont été pris en charge à 100 % par VNF. Je veux saluer ce partenariat exemplaire.

Je soutiendrai donc cet article 30 *bis* visant à intégrer le transport fluvial aux Sraddet.

Mme le président. L'amendement n° 873 rectifié *bis*, présenté par Mme Herzog, M. Genet, Mme Perrot, MM. Laménie, Masson, Sautarel et Détraigne, Mmes Jacquemet et Bonfanti-Dossat, M. Kern, Mmes Canayer et Dindar, MM. J.M. Arnaud, Courtial, Chatillon, Calvet et Grand, Mmes Garriaud-Maylam, de La Provôté et Puissat, MM. Guérini, Delahaye et Haye, Mme Belrhiti, MM. Bouchet, Hingray, Gremillet et Houpert et Mmes Morin-Desailly, Dumont et Létard, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Afin de garantir et favoriser le développement des services de transport par le fret ferroviaire national et international, le schéma identifie chaque année les lignes ferroviaires, y compris à grande vitesse qui, la nuit, pourraient rendre ces services prioritaires lors de l'attribution des capacités de l'infrastructure.

La parole est à Mme Catherine Belrhiti.

Mme Catherine Belrhiti. L'article 30 *bis* vise à favoriser la prise en compte du fret ferroviaire au sein du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Le transport par fret ferroviaire apparaît crucial pour le bilan carbone régional et national. Un train de marchandises émet quatorze fois moins de CO₂ par kilomètre qu'un poids lourd pour une masse transportée équivalente.

Une tonne de marchandises transportée par le rail nécessite six fois moins d'énergie et émet neuf fois moins de CO₂ que lorsqu'elle est acheminée par la route.

Un train de fret transporte plus de 500 tonnes de marchandises, soit l'équivalent d'une trentaine de camions sur la route.

Le fret ferroviaire n'a donc que des vertus écologiques. La France compte 30 000 kilomètres de voies ferrées, dont 2 800 kilomètres de lignes à grande vitesse (LGV). Les 750 TGV quotidiens ne circulent pas la nuit sur les douze lignes existantes, sauf retards.

La part du fret ferroviaire en France est descendue à 9 % du trafic de marchandises transportées. Il a perdu 20 % depuis 1974. Ce présent projet de loi prévoit son doublement à l'horizon de 2030.

Il faut donc promouvoir le fret ferroviaire et tout mettre en œuvre pour une transition du transport routier vers le transport par train.

Si les lignes à grande vitesse ne sont pas forcément réservées aux seuls trains de voyageurs, force est de constater que peu de trains de fret circulent sur des sections LGV. D'autre part, ces douze lignes sont peu utilisées la nuit, car elles sont souvent fermées pour pouvoir bénéficier d'opérations de maintenance lorsque le trafic de voyageurs est réduit ou arrêté.

Dès lors, conformément à l'article 47 de la directive 2012/34/UE, le présent amendement vise à identifier les sillons sur lesquels les trains de fret pourraient circuler la nuit sur toutes les lignes, y compris à grande vitesse. C'est la mission que cet amendement entend confier au Sraddet.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je partage l'intérêt des auteurs de cet amendement pour l'idée consistant à faire du fret ferroviaire une priorité, notamment la nuit, mais l'identification des lignes dédiées dans le Sraddet n'est peut-être pas le moyen le plus opportun pour y parvenir.

Je sollicite l'avis du Gouvernement.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je voudrais expliquer la situation actuelle.

Notre réseau peut être qualifié de vétuste, notamment quand on le compare à celui de l'Allemagne. Il a en moyenne 30 ans d'âge, contre un peu plus de 14 ans outre-Rhin. Depuis deux ou trois ans, nous avons engagé des travaux absolument considérables sur le réseau. Ils ont

lieu essentiellement la nuit et ils vont sans doute continuer jusqu'en 2025, ce qui ne permettra pas de libérer beaucoup de sillons pour le fret et les trains de nuit.

Notre réseau LGV très étendu a aussi contribué à étendre les plages horaires du trafic de voyageurs tôt le matin et tard le soir.

Nous sommes donc en quelque sorte confrontés à une double contrainte. Nous avons néanmoins bâti une stratégie nationale pour le fret ferroviaire, que j'ai expliquée tout à l'heure en quelques mots. Elle sera présentée au Parlement cet été et permettra de matérialiser l'ensemble des actions que le Gouvernement va déployer en faveur du fret ferroviaire.

À ce stade, j'en suis désolé, madame la sénatrice, mais je sollicite le retrait de votre amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme le président. Madame Belrhiti, l'amendement n° 873 rectifié *bis* est-il maintenu ?

Mme Catherine Belrhiti. Non, je le retire, madame le président.

Mme le président. L'amendement n° 873 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 30 *bis*.

(L'article 30 *bis* est adopté.)

Article 30 *ter* (nouveau)

- ① La France se donne pour objectif de doubler les parts modales du fret ferroviaire et fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030.
- ② Pour cela, le Gouvernement définit, tous les cinq ans à compter de la promulgation de la présente loi, une stratégie ambitieuse de développement du transport intérieur de marchandises par les modes massifiés. Cette stratégie prend en compte et actualise la stratégie pour le développement du fret ferroviaire mentionnée à l'article 178 de la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités.
- ③ Cette stratégie, définie par voie réglementaire après avis du Conseil d'orientation des infrastructures et consultation de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, identifie les leviers de développement des modes ferroviaire et fluvial dans le transport intérieur de marchandises.
- ④ Le Gouvernement transmet chaque année au Parlement une évaluation de la mise en œuvre de cette stratégie, qui comporte notamment un volet relatif au suivi des indicateurs de développement des modes massifiés dans le transport intérieur de marchandises suivants :
- ⑤ 1° Parts modales du transport ferroviaire et fluvial dans le transport intérieur de marchandises ;
- ⑥ 2° Indicateurs de qualité de service de fret ferroviaire et fluvial inscrits respectivement dans le contrat prévu à l'article L. 2111-10 du code des transports et dans le contrat prévu à l'article L. 4311-8 du même code ;
- ⑦ 3° Taux de satisfactions des chargeurs ;
- ⑧ 4° Montants investis dans les investissements d'infrastructures nécessaires au développement du fret ferroviaire et fluvial.

Mme le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, sur l'article.

M. Olivier Jacquin. En participant à l'intéressante mission d'information relative au transport de marchandises, j'ai entendu un certain nombre de collègues dire qu'il fallait améliorer la fiabilité du service opéré par Fret SNCF au moyen de dispositifs incitatifs.

J'en ai profité pour les informer du vrai problème qui se posait pour SNCF Réseau. Lorsqu'un TGV ou un TER passe sur un sillon, cela couvre très largement le coût complet pour le gestionnaire d'infrastructures. En revanche, ce n'est pas le cas, selon le prix actuel du sillon, pour le fret.

On pourra toujours inciter SNCF Réseau à faire mieux : consciemment ou inconsciemment, pour équilibrer leur budget, ses responsables seront toujours moins enclins à attribuer des sillons pour le fret que pour un TGV ou un TER.

J'avais proposé un amendement visant simplement à demander un rapport sur cette question à M. le ministre, dans le cadre de la stratégie fret qui sera présentée prochainement. Il a toutefois été considéré comme un cavalier.

Il me semble donc intéressant d'évoquer à ce moment précis cette question visiblement mal connue.

Mme le président. L'amendement n° 1507, présenté par MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé et Houllegatte, Mmes Préville, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 1

Après le mot :

doubler

insérer les mots :

, par rapport à 2021,

II. – Alinéa 4

Après le mot :

relatif

insérer les mots :

aux mesures prises pour favoriser le report modal et encourager l'intermodalité ainsi que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie susmentionnée et de façon chiffrée, à la réalisation de l'objectif mentionné au neuvième alinéa de l'article 178 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et

La parole est à M. Jean-Jacques Michau.

M. Jean-Jacques Michau. Cet article vise à inscrire l'objectif de doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici à 2030.

Les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain souhaitent tout d'abord préciser que l'effort de doublement devra être réalisé par référence à 2021.

Ils souhaitent par ailleurs que le rapport annuel que le Gouvernement devra transmettre au Parlement détaille les mesures prises pour favoriser le report modal et encourager l'intermodalité, ainsi que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de cette stratégie.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La commission partage bien évidemment votre préoccupation, monsieur Michau.

Il paraît opportun que la stratégie précise les aides et les mesures mises en place en faveur de l'intermodalité.

Néanmoins, les amendements n°s 1059 rectifié et 1060 rectifié, sur lesquels j'émettrai dans quelques instants un avis favorable, me semblent couvrir encore plus largement le spectre.

Je sollicite donc le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. La part modale du fret est stable depuis de nombreuses années. Par ailleurs, l'activité a connu en 2021 quelques troubles liés au covid-19. Nous préférons donc retenir 2017 comme date de référence.

Quant à la couverture complète des coûts, monsieur Jacquin, elle sera évidemment traitée dans la stratégie nationale du fret.

D'ores et déjà, 110 millions d'euros sont prévus pour assurer la couverture. Si l'on ajoute les 65 millions d'euros d'aides aux péages, les coûts seront couverts.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Mme le président. Monsieur Michau, l'amendement n° 1507 est-il maintenu ?

M. Jean-Jacques Michau. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1507 est retiré.

L'amendement n° 1592, présenté par Mme M. Filleul, MM. Jacquin, J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinaz, Gillé et Houllegatte, Mmes Préville, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Remplacer les mots :

les parts modales du fret ferroviaire et

par les mots :

la part modale du fret ferroviaire et de tripler la part modale de fret

La parole est à Mme Martine Filleul.

Mme Martine Filleul. Cet amendement vise à tripler la part modale du fret fluvial.

Nous disposons de 8 500 kilomètres de voies navigables que nous sommes en train de régénérer, monsieur le ministre, mais nous transportons seulement 3 % des marchandises par le fret fluvial. En triplant ce pourcentage, nous serions encore loin des performances de nos voisins : les Belges sont à 12 %, les Allemands à 15 % et les Hollandais à 43 %.

Notre proposition reste donc raisonnable et permettrait d'acheminer des marchandises au cœur des grandes agglomérations avec la logistique du dernier kilomètre, tout en limitant le recours aux transports routiers terrestres.

Nous avons tous à y gagner : massification du transport de marchandises, amélioration de la qualité de l'air dans les grandes zones urbaines, qualité de vie, développement de nos ports, à l'heure où le futur canal Seine-Nord constituera un levier de développement économique important.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Doubler la part modale du transport fluvial d'ici à 2030 est déjà un bel objectif ! Si jamais nous arrivons à la tripler, ce serait encore mieux, mais il faut conserver des objectifs réalistes.

Si ce gouvernement et les suivants continuent d'investir massivement dans ce mode de transport, nous arriverons peut-être à atteindre cet objectif. Il me semble toutefois plus raisonnable d'inscrire un doublement, tout en se donnant les moyens nécessaires pour tenter d'aller plus loin.

En conséquence, l'avis est défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je veux rappeler les moyens considérables alloués par l'État au continuum maritime, portuaire et fluvial. Depuis 2013, la régénération du réseau fluvial a été multipliée par cinq.

Vous avez évoqué le canal Seine-Nord : le chantier a bénéficié de 5 milliards d'euros, dont 1 milliard d'euros de l'État, sans oublier le contrat d'objectifs et de performance de 3 milliards d'euros signé avec VNF sur dix ans, qui vise à la fois à régénérer la filière fret et à travailler très fortement sur la filière de plaisance. Nous sommes à la hauteur de vos ambitions, que nous partageons, sur le fret et le transport fluvial en général.

En conséquence, le Gouvernement sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, il émettra un avis défavorable.

Mme le président. Madame Filleul, l'amendement n° 1592 est-il maintenu ?

Mme Martine Filleul. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1592 est retiré.

L'amendement n° 175, présenté par M. Lahellec, Mme Varailles, M. Gay et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 2, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

en s'appuyant sur l'opérateur national Fret SNCF

La parole est à Mme Éliane Assassi.

Mme Éliane Assassi. Nous sommes favorables à l'objectif défini de doublement de la part du fret ferroviaire d'ici à 2030. Nous pensons d'ailleurs que cet objectif pourrait être complété par celui de 25 % de l'ensemble du transport de marchandises d'ici à 2050, fixant ainsi un cap clair.

Cette ambition a toutefois besoin de moyens. Nous avons formulé au travers de nos amendements un certain nombre de pistes, notamment celle de l'écocontribution sur les billets d'avion, qui permettrait d'engranger 4,2 milliards d'euros, de quoi financer notamment la remise à niveau des infrastructures.

Cette ambition a aussi besoin d'outils, et Fret SNCF en est un. L'État, actionnaire unique de la SNCF, doit jouer son rôle d'aménageur au service de la transition écologique. Nous avons déposé une proposition de résolution en ce sens à l'automne dernier. Nous souhaitons notamment que Fret SNCF redevienne un véritable organisateur logistique

au service de l'intérêt général, et non un simple opérateur ferroviaire enfermé dans une logique comptable. Il doit bénéficier de moyens financiers, matériels et humains nécessaires à l'accomplissement de son rôle de service public au service de la Nation.

Nous proposons même d'attribuer à l'entreprise publique toute nouvelle création de ligne afin de lui donner de la visibilité.

Ne faisons pas l'erreur de compter sur l'initiative privée pour la relance du fret, alors que nous avons un aussi bel outil public !

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Madame Assassi, vous avez raison, il est essentiel d'associer les opérateurs concernés à la définition de la stratégie de développement du fret pour les modes massifiés.

Pour autant, et même s'il s'agit du plus gros opérateur du secteur, le fait de mentionner spécifiquement Fret SNCF nous semble porter atteinte au principe de libre concurrence du fret ferroviaire en vigueur depuis le début des années 2000.

En dehors de Fret SNCF, il existe d'autres opérateurs de fret ferroviaire de qualité, qui se sont notamment réunis au sein de l'alliance 4F (Fret ferroviaire français du futur).

En conséquence, l'avis est défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le secteur du fret, comme celui de la logistique, revêt un caractère stratégique. Nous avons choisi de le soutenir beaucoup pendant la crise, de façon conjoncturelle, et de relancer une politique en sa faveur.

J'ai parlé un peu plus tôt des soutiens au secteur du transport combiné, du wagon isolé et de la réouverture d'un certain nombre d'autoroutes ferroviaires pour être au rendez-vous du report modal. Ce sont autant d'éléments qui forment un socle très solide pour dynamiser le fret ferroviaire dans notre pays.

En conséquence, l'avis est défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 175.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 1060 rectifié, présenté par MM. Maurey, Longeot, Canévet, Hingray et Détraigne, Mmes Perrot, Billon, Jacquemet, de La Provôté et Vérien, MM. Mizzon, Delcros, Chaize, de Nicolaÿ, Courtial et Vogel, Mme Paoli-Gagin, M. Sautarel, Mme Bonfanti-Dossat, M. Genet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Gremillet et Houpert, Mme Dumont et MM. Duffourg et J. M. Arnaud, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle porte également sur les aides que l'État entend apporter au transport intérieur de marchandises ferroviaire pour atteindre l'objectif mentionné au premier alinéa du présent article, en distinguant selon leurs conditions d'acheminement, y compris lorsque le transport par voie ferroviaire s'effectue en combinaison avec un ou plusieurs autres modes.

La parole est à M. Jean-François Longeot.

M. Jean-François Longeot. Avec votre permission, madame le président, je défendrai concomitamment l'amendement n° 1059 rectifié.

Mme le président. J'appelle donc en discussion l'amendement n° 1059 rectifié, présenté par MM. Maurey, Longeot, Canévet, Hingray et Détraigne, Mmes Perrot, Billon, Jacquemet, de La Provôté, Vérien et Saint-Pé, MM. Mizzon, Delcros, Chaize, de Nicolaÿ, Courtial et Vogel, Mme Paoli-Gagin, M. Sautarel, Mme Bonfanti-Dossat, M. Genet, Mme Garriaud-Maylam, MM. Savin, Gremillet et Houpert, Mme Dumont et MM. Duffourg et J. M. Arnaud, et ainsi libellé :

I. – Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et s'accompagne d'une programmation pluriannuelle des moyens que le Gouvernement entend mobiliser pour atteindre l'objectif mentionné au premier alinéa

II. – Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Cette évaluation est accompagnée d'un état sur la mise en œuvre de la programmation pluriannuelle mentionnée au troisième alinéa.

Vous avez la parole pour défendre ces deux amendements, cher collègue.

M. Jean-François Longeot. Ces deux amendements, déposés par Hervé Maurey, visent à compléter l'article 30 *ter* du présent projet de loi, qui prévoit, sur l'initiative du rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, un objectif de doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici à 2030.

L'amendement n° 1059 rectifié prévoit que la stratégie gouvernementale pour le développement du fret ferroviaire et du transport fluvial soit assortie d'une programmation financière pluriannuelle.

Quant à l'amendement n° 1060 rectifié, il vise à ce que le Gouvernement, dans sa stratégie relative au fret ferroviaire, donne de la visibilité sur le système d'aides qu'il compte mettre en œuvre, notamment en fonction des différents modes d'acheminement.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La commission est favorable à ces deux amendements.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Le Gouvernement sollicite le retrait de ces deux amendements au profit de la stratégie nationale ferroviaire que j'ai évoquée précédemment. À défaut, l'avis sera défavorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1060 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1059 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 2036, présenté par MM. Fernique, Dantec, Labbé, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

...° L'évolution de l'équipement des ports en alimentation électrique pour les navires à quai, dans l'objectif d'un raccordement d'ici à 2030.

La parole est à M. Jacques Fernique.

M. Jacques Fernique. Il convient que le Gouvernement transmette au Parlement les moyens de suivre annuellement les indicateurs de l'équipement des ports en alimentation électrique pour les navires à quai. Cette mesure permettra de concourir de façon claire et effective à la réalisation de l'objectif de décarbonation du fret fluvial et d'assurer le verdissement des navires vers des énergies peu polluantes.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Je partage pleinement la volonté de décarboner le transport maritime et de marchandises, mais il ne me semble pas pertinent d'ajouter cet item parmi la liste des indicateurs de suivi de la stratégie nationale de développement des modes massifiés, dans la mesure où l'électrification à quai n'a pas de lien direct avec le développement des modes ferroviaires et fluviaux.

En conséquence, l'avis est défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Cet amendement est satisfait par la stratégie nationale portuaire. L'électrification à quai fait notamment l'objet de moyens considérables dans le cadre du plan de relance. Les ports bénéficieront de 175 millions d'euros, dont quasiment une centaine pour l'électrification à quai. Ce sujet est donc vraiment au cœur de notre stratégie.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2036.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. L'amendement n° 2272, présenté par M. Tabarot, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

...° Nombre de nouvelles installations terminales embranchées déployées, et taux d'utilisation des installations existantes.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Philippe Tabarot, rapporteur. J'avais promis tout à l'heure à M. Lahellec un amendement qui répondrait favorablement à deux de ses propositions.

Nous souhaitons ajouter parmi les indicateurs de suivi de la stratégie pour le développement des modes massifiés un indicateur relatif au nombre et à l'utilisation de nouvelles installations terminales embranchées (ITE).

Le développement d'installations terminales embranchées est en effet une marque de relance du fret ferroviaire et de sa pertinence pour les entreprises. La question de l'utilisation de ces installations est également importante : de nombreux sites sont raccordés en théorie, mais beaucoup d'installations sont en réalité dormantes.

En 2019, le Cerema notait que 62 % des ITE ne recevaient pas de trains de marchandises.

Par ailleurs, cette précision satisfera certains amendements relatifs à la nécessité d'une étude sur la pertinence d'une installation de terminale pour les entrepôts.

La commission est, bien évidemment, favorable à cet excellent amendement... *(Sourires.)*

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Je ne veux pas susciter trop d'attentes à l'égard de la stratégie nationale portuaire, qui sera présentée en juillet, mais ces indicateurs y sont intégrés.

Ainsi, cet amendement étant satisfait, le Gouvernement en demande le retrait.

Mme le président. Monsieur Tabarot, l'amendement n° 2272 est-il maintenu ?

M. Philippe Tabarot, rapporteur. Bien sûr, il est trop bon pour que l'on envisage de le retirer ! (*Nouveaux sourires.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2272.

(*L'amendement est adopté.*)

Mme le président. L'amendement n° 1508, présenté par M. Jacquin, Mme M. Filleul, MM. J. Bigot et Montaugé, Mme Briquet, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert, Devinaz, Gillé et Houllegatte, Mmes Prévile, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par cinq alinéas ainsi rédigés :

Cette stratégie contribue à consolider la place du fret ferroviaire et fluvial dans les chaînes logistiques durables et à permettre la révision des objectifs de la stratégie nationale bas-carbone.

Sous l'égide du Haut-commissaire au plan, le Haut Comité au système de transport ferroviaire mentionné à l'article L. 2100-3 du code des transports et Voies navigables de France mentionné à l'article L. 4311-1 du même code organisent tous les trois ans une réunion de pilotage, de suivi de la mise en œuvre et d'adaptation de la stratégie nationale de développement du transport intérieur de marchandises par les modes massifiés.

Cette réunion fait état du développement des flux de marchandises dans les différentes régions, par principales filières industrielles et types de biens et est appuyée en amont par des travaux issus des plateformes de coordination régionales ferroviaires.

Elle donne lieu à une évaluation des principaux facteurs régionaux de blocage et de déclenchement de la massification des flux de fret ferroviaire. Elle donne également lieu à une présentation, par des représentants des principales filières industrielles, de leurs perspectives d'utilisation du fret ferroviaire dans les prochaines années, d'ici à 2030 et à 2050 et éventuellement des freins qu'ils rencontrent.

Elle conduit à des recommandations pour une meilleure atteinte des objectifs de la stratégie de développement du fret ferroviaire et prépare la possibilité d'engagements mutuels de différents participants contribuant à accroître la prévisibilité en termes de besoins et de stratégies de l'ensemble des acteurs de la filière, permettant ainsi une meilleure planification des infrastructures.

La parole est à M. Thierry Cozic.

M. Thierry Cozic. Le présent article inscrit dans la loi l'objectif du doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici à 2030. Il définit également « une stratégie ambitieuse de développement du transport intérieur de

marchandises par les modes massifiés ». Cette stratégie prend en compte et actualise la stratégie pour le développement du fret ferroviaire définie à l'article 178 de la LOM.

Si le groupe Socialiste, Écologiste et Républicain se félicite de l'adoption, par la commission, de cette disposition, alors que le Gouvernement tarde à rendre publique cette stratégie, dont la publication était pourtant prévue, en vertu de la LOM, pour le 1^{er} janvier 2021 au plus tard, il considère néanmoins que le volet consacré à la gouvernance et au pilotage de la stratégie nationale de développement du fret doit également être mentionné dans la loi. La gouvernance de cette stratégie nationale suppose un système de suivi et de pilotage dans le temps.

L'atteinte de cet objectif nécessite, outre des investissements dans les infrastructures et la compétitivité de la filière, un ensemble de transformations touchant à l'environnement du transport de marchandises, cette chaîne dont le fret ferroviaire n'est qu'un maillon. Il s'agit par exemple de l'organisation industrielle dans les territoires ou du type de biens à transporter, des niveaux de services exigés par les commanditaires de service de transport – flexibilité, coût logistique total – ou bien de la compétition avec le transport routier sur un ensemble de flux.

À l'échelon régional, l'un des obstacles majeurs à la massification des flux, laquelle permettrait de rendre des lignes de fret ferroviaire économiquement viables, réside dans l'absence de prévisibilité des besoins et des stratégies des commanditaires de services de transport, c'est-à-dire les industriels – chargeurs ou logisticiens – et les gestionnaires de flux. Ces informations sont très importantes pour les pouvoirs publics, pour le gestionnaire d'infrastructure et pour les opérateurs ferroviaires chargés des investissements et de la rentabilisation de ces lignes.

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

M. Philippe Tabarot, rapporteur. La commission, considérant cet amendement comme satisfait, notamment par l'article 30 *ter*, en demande le retrait ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué. Cet amendement est effectivement satisfait. J'ai eu l'occasion de revenir sur la stratégie relative au fret, au transport fluvial et à différents éléments du report modal.

Le Gouvernement demande donc le retrait de cet amendement.

Mme le président. Monsieur Cozic, l'amendement n° 1508 est-il maintenu ?

M. Thierry Cozic. Non, je le retire, madame la présidente.

Mme le président. L'amendement n° 1508 est retiré.

Je mets aux voix l'article 30 *ter*, modifié.

(*L'article 30 ter est adopté.*)

Mme le président. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures trente-cinq.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt heures cinq, est reprise à vingt et une heures trente-cinq, sous la présidence de M. Vincent Delahaye.*)

PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE
vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Dans la suite de la discussion du texte de la commission, nous allons maintenant examiner les dispositions du titre V, appelé par priorité.

TITRE V
(PRIORITÉ)

SE NOURRIR

Chapitre I^{er}
(priorityé)

SOUTENIR UNE ALIMENTATION SAINTE
ET DURABLE POUR TOUS PEU ÉMETTRICE
DE GAZ À EFFET DE SERRE

Article 59
(priorityé)

- ① I. – L'article L. 230-5-6 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 230-5-6.* – I. – À titre expérimental, au plus tard six mois après la promulgation de la loi n° ... du ... portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, pour une durée de deux ans, les gestionnaires, publics ou privés, des services de restauration collective scolaire sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu végétarien. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales et respecte, lorsqu'elles s'appliquent, les règles relatives à la qualité nutritionnelle des repas prévues à l'article L. 230-5. Dans le cadre de cette expérimentation, les gestionnaires veillent à privilégier des approvisionnements en produits agricoles et en denrées alimentaires répondant à des exigences en matière de qualité ou de préservation de l'environnement.
- ③ « L'expérimentation fait l'objet d'une évaluation, notamment de son impact sur le gaspillage alimentaire, sur les taux de fréquentation et sur le coût des repas, dont les résultats sont transmis au Parlement au plus tard six mois avant son terme.
- ④ « II. – Sous réserve de respecter des conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis, le respect d'un approvisionnement en produits agricoles et en denrées alimentaires répondant à des exigences en matière de qualité ou de préservation de l'environnement et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, notamment à l'âge des enfants pour la restauration scolaire, à titre expérimental, les collectivités territoriales volontaires proposent quotidiennement le choix d'un menu végétarien dans les services de restauration collective dont elles ont la charge.
- ⑤ « Cette expérimentation débute à la date de publication de la loi n° ... du ... précitée, pour une durée de deux ans, et fait l'objet d'une évaluation, notamment sur son application territoriale, sur son impact sur le climat, sur l'évolution de l'approvisionnement des établissements concernés en produits de qualité bénéficiant de signes ou mentions prévus à l'article L. 230-5-1 du présent code,

sur le gaspillage alimentaire, sur les taux de fréquentation, sur le coût des repas et sur la qualité nutritionnelle des repas servis. Les collectivités volontaires font connaître au représentant de l'État dans le département leur engagement dans l'expérimentation afin d'en faciliter l'évaluation. Le bilan de cette évaluation est présenté par le Gouvernement au Parlement et rendu public au plus tard six mois avant le terme de l'expérimentation.

- ⑥ « L'évaluation porte également sur les modalités d'application à la restauration scolaire à menu unique et prend en compte les avis de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail liés à la qualité nutritionnelle des repas végétariens et l'évaluation citée au présent II pour recommander une généralisation de cette expérimentation.
- ⑦ « III. – Au plus tard le 1^{er} janvier 2023, dès lors qu'ils proposent habituellement un choix multiple de menus, les gestionnaires, publics et privés, des services de restauration collective de l'État, de ses établissements publics et des entreprises publiques nationales sont tenus de proposer quotidiennement le choix d'un menu végétarien.
- ⑧ « IV. – Une concertation entre les collectivités territoriales, leurs groupements et le représentant de l'État dans la région est organisée pendant la durée de l'expérimentation afin de veiller à sa mise en œuvre. À l'occasion de cette concertation, les outils d'aide mentionnés à l'article L. 230-5-6-1 font l'objet d'une communication. »
- ⑨ II. – Après l'article L. 230-5-6 du code rural et de la pêche maritime, il est inséré un article L. 230-5-6-1 ainsi rédigé :
- ⑩ « *Art. L. 230-5-6-1.* – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi n° ... du ... portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, pour les personnes morales de droit public et les entreprises privées chargées de la restauration collective faisant partie des collectivités territoriales volontaires participant à l'expérimentation prévue au II de l'article L. 230-5-6 du présent code, le Gouvernement propose des outils d'aide à la décision, à la structuration des filières d'approvisionnement sur leur territoire, à la formulation des marchés publics et à la formation des personnels concernés, nécessaires à la proposition quotidienne d'un menu végétarien. Les opérateurs de restauration collective mentionnés aux I et IV de l'article L. 230-5-1 mettent en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires pour garantir la qualité et l'équilibre nutritionnel des repas et l'atteinte des objectifs prévus au présent chapitre, y compris par la formation de leur personnel. Ces formations concernent notamment la diversification des protéines dans les menus, la lutte contre le gaspillage alimentaire, les approvisionnements durables et de qualité et la substitution du plastique. »

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure pour avis.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous entamons ce soir le débat sur le volet du projet de loi intitulé « Se nourrir ». Avant d'examiner les nombreux amendements

qui s’y rapportent, je souhaite exprimer la position de la commission des affaires économiques et du Sénat sur ce projet de loi et sur les mesures concernant l’agriculture.

Tout d’abord, nous souhaitons porter sur le monde agricole, trop souvent vilipendé dans le débat public, un regard attentif, sans alimenter les soupçons selon lesquels les agriculteurs seraient responsables de tous les maux environnementaux. Nous voulons également adresser un message à nos concitoyens, qui doivent comprendre que, au-delà des effets d’annonce, il est stratégique de se donner les moyens opérationnels, dans le cadre de ce projet de loi, de faire baisser concrètement les émissions de gaz à effet de serre liées à l’alimentation.

L’examen de la commission des affaires économiques et les propositions qui en découlent se sont fondés sur trois axes.

Le premier consiste à soutenir notre modèle alimentaire pour mieux maîtriser l’empreinte carbone de la France et assurer à nos concitoyens une alimentation réellement saine et durable.

Le deuxième axe a pour objet d’accompagner l’évolution des pratiques et d’éviter de tomber dans un catastrophisme qui ne serait pas de bon conseil ; ne l’oublions pas, notre modèle alimentaire est toujours considéré comme le plus durable au monde, donc continuons de le faire évoluer, avec les gestionnaires des cantines et les agriculteurs, en accompagnant techniquement ces derniers et en préservant leurs revenus, afin qu’ils soient plus résilients.

Le troisième axe, enfin, consiste à réduire l’empreinte carbone, en confortant notre souveraineté alimentaire, c’est-à-dire en privilégiant les produits de nos régions. Nous devons en effet lutter contre notre dépendance de plus en plus grande aux produits importés – plus de 50 % des fruits et légumes proposés dans la restauration collective –, dont le bilan carbone est catastrophique et dont les normes ne sont pas toujours compatibles avec une alimentation saine et durable.

Fixer dans la loi des objectifs contraignants et inatteignables – je le rappelle, la loi du 30 octobre 2018 pour l’équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous (Égalim) fixe un objectif de 50 % de produits durables de qualité, dont 20 % issus de l’agriculture biologique, et ces proportions n’atteignent respectivement que 15 % et 7,5 % – met nos agriculteurs en grande difficulté et favorise *in fine* les importations, ce qui dégrade notre empreinte environnementale et réduit notre capacité à atteindre les objectifs de la stratégie bas-carbone.

C’est bien par la souveraineté alimentaire que nous maîtriserons mieux le bilan carbone de notre alimentation et c’est grâce à elle que nous assurerons une alimentation plus saine et plus durable à nos concitoyens. Il est donc essentiel de préserver l’amont agricole, que nous devons accompagner dans ses changements de pratiques, afin qu’il puisse répondre aux exigences de la loi.

Telle est la logique avec laquelle la commission des affaires économiques a examiné l’ensemble de ces amendements.

M. le président. La parole est à Mme Patricia Schillinger, sur l’article.

Mme Patricia Schillinger. Répondre à l’urgence climatique exige que nous intégrions cet enjeu dans tous les aspects de notre quotidien.

Le volet « Se nourrir » du projet de loi, dont nous abordons ce soir l’étude, nous amène à nous pencher sur notre alimentation, en engageant une transformation de nos habitudes vers un modèle plus responsable. Notre façon de nous alimenter constitue en effet un levier non négligeable de lutte contre le réchauffement climatique.

Au sein de ce volet, l’article 59, relatif au menu végétarien dans la restauration collective, revêt une importance particulière. En effet, on estime à 30 % la réduction des émissions de gaz à effet de serre susceptible de résulter du remplacement d’un menu non végétarien par un menu végétarien. Aussi, je regrette que la commission soit revenue en partie sur cet article et qu’elle ait privilégié une prolongation de deux ans de l’expérimentation introduite par la loi Égalim, au détriment de sa généralisation.

Il s’agit, selon moi, d’une régression par rapport à la proposition initiale, qui était pourtant équilibrée. L’objectif est avant tout de garantir aux élèves un accès à une liberté de choix et à une alimentation saine, plus locale et moins consommatrice de ressources. Cela doit bien évidemment se faire dans le respect des capacités des opérateurs.

À cet égard, le retour d’expérience dont on dispose à propos de l’introduction des menus végétariens dans les cantines démontre que ces menus sont plutôt bien entrés dans les habitudes et que la plupart des réserves à ce sujet ont été surmontées. L’expérimentation a démontré qu’il est possible de permettre à chacun de manger, quand il le souhaite, de la viande, et de la viande de qualité, mais également qu’il est possible de diversifier ses apports de protéines, sans pour autant stigmatiser la consommation de viande.

M. le président. Il faut conclure, ma chère collègue.

Mme Patricia Schillinger. Ce modèle est et sera, j’en suis sûre, plus respectueux de notre planète et de notre agriculture, puisqu’il encourage une consommation plus locale et permet de renforcer notre souveraineté alimentaire.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Tissot, sur l’article.

M. Jean-Claude Tissot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l’article 59 de ce projet de loi prévoit l’instauration, à titre expérimental, d’un repas végétarien au moins une fois par semaine dans les services de restauration collective scolaire.

Avant même que nous ne débattions plus concrètement de cet article, je souhaite souligner deux points forts, qui font écho aux nombreux débats et aux fausses polémiques relatifs aux menus végétariens. Les opposants à cette expérimentation mettent souvent en avant l’impossibilité de mettre en place ces repas dans les services de restauration collective ou encore la ferme opposition des éleveurs.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Ce n’est pas notre cas !

M. Jean-Claude Tissot. En premier lieu – je pense que nous pouvons tous en faire l’expérience, chacun dans notre territoire –, de nombreuses collectivités ont déjà instauré des menus végétariens, selon des rythmes qui varient, au sein de leurs structures de restauration collective. Simplement – c’est du bon sens et non du dogmatisme, comme on peut parfois l’entendre –, il a bien entendu fallu un temps d’adaptation ; mais rien n’est insurmontable.

En deuxième lieu, cessons d’entretenir cette opposition stérile entre les éleveurs et l’instauration d’un seul repas végétarien hebdomadaire. Les éleveurs et les producteurs de

viande, dont je fais partie, ont bien conscience de la nécessité de changer, au moins modestement, notre production et notre consommation.

Aussi, mes chers collègues, examinons sereinement cet article et sortons de ce faux débat sur les repas végétariens.

M. le président. L'amendement n° 231 rectifié, présenté par MM. de Legge, B. Fournier, Chaize et Cardoux, Mme Demas, MM. Vogel, Lefèvre et Brisson, Mme Di Folco, M. Sautarel, Mme Deromedi, MM. Hugonet, de Nicolay, Panunzi et Cadec, Mmes Thomas et Gosselin, MM. Saury et E. Blanc, Mmes Eustache-Brinio et Chain-Larché, M. Burgoa, Mmes Garriaud-Maylam et Chauvin, M. Reichardt, Mme Joseph, M. Chatillon, Mmes Puissat, Drexler, Lassarade et Canayer, M. Bascher, Mme Bourrat, MM. Grand, Cuypers, Savary, Paul et Longuet, Mme Bonfanti-Dossat et MM. Chevrollier, J.M. Boyer, Le Rudulier, Charon, Babary et Bouloux, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Dominique de Legge.

M. Dominique de Legge. Nous sommes un certain nombre à vouloir ouvrir le débat avec cet amendement, car nous nous posons une question : est-ce vraiment le rôle du Sénat, du Parlement de manière générale, de définir les menus de nos cantines municipales ?

D'ici quelques jours, nous allons entamer l'examen du projet de loi dit « 3D » ou « 4D » – je ne sais plus combien il y a de « D » –, au cours duquel nous ne manquerons pas, les uns et les autres, de plaider pour plus de différenciation, de décentralisation et de liberté municipale.

Pourtant, en ce moment, nous sommes tout simplement en train de rendre obligatoire ce qui est facultatif. À un moment, il faudra bien assurer un minimum de cohérence entre les messages que nous voulons envoyer.

En outre, nous nous inscrivons dans une démarche qui vise à limiter les émissions de gaz à effet de serre. Donc si les menus végétariens sont une réponse à l'objectif que nous nous sommes fixé, il faut alors les rendre obligatoires partout et tous les jours, mais, dans ce cas, il va falloir que l'on m'explique en quoi les menus végétariens contribuent à la diminution des émissions de gaz à effet de serre. (*Exclamations sur les travées du groupe SER.*)

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Cet amendement a pour objet de supprimer toute obligation relative aux menus végétariens en restauration collective.

Une telle disposition reviendrait, mon cher collègue, sur les investissements réalisés par près de 94 % des communes depuis 2019 pour mettre en place ce menu végétarien hebdomadaire, dans le cadre de l'expérimentation précitée. Elle reviendrait donc sur la position équilibrée proposée par la commission, à savoir une prolongation de cette expérimentation.

La commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Julien Denormandie, ministre de l'agriculture et de l'alimentation. Je profiterai de cet amendement pour exprimer la position du Gouvernement sur ce sujet.

Cette position est très claire ; elle repose sur deux maîtres mots : le choix et la qualité.

Le choix, tout d'abord, parce que le pouvoir exécutif n'a pas à s'immiscer dans le régime alimentaire choisi par nos concitoyens ; ce n'est pas à moi, en tant que ministre de l'alimentation, d'« imposer » – j'emploie ce terme à dessein – un régime alimentaire à quiconque. Certes, le Gouvernement, dans le cadre du plan national nutrition-santé, exprime des recommandations – je pense notamment au fameux arrêté de 2011 relatif à la qualité nutritionnelle des repas servis dans le cadre de la restauration scolaire – sur les quantités hebdomadaires à respecter pour les différents aliments. Ensuite, ces recommandations sont – cela relève, pour le coup, de la responsabilité du pouvoir exécutif – mises en œuvre dans les cantines scolaires et nous devons également nous assurer que ces recommandations sont bien respectées, notamment pour ce que l'on donne à manger à nos enfants.

Toutefois, au-delà de ces recommandations et de ces contrôles sur les cantines, il n'est nullement question que le pouvoir exécutif s'immisce dans le régime alimentaire des uns et des autres, en imposant quoi que ce soit.

Premier maître mot, donc : le choix ; l'article 59 et toutes les discussions que nous avons eues jusqu'à présent visent à accorder cette liberté.

Le deuxième maître mot, sur lequel je veux insister, est la qualité.

Quel est notre plus grand combat aujourd'hui ? C'est celui de la qualité, notamment celle de la viande qui est distribuée dans les cantines scolaires. Songez donc, mesdames, messieurs les sénateurs, que plus de 60 % de la viande consommée dans nos cantines est importée. Or, d'un point de vue nutritionnel, on pourra dire ce que l'on veut, mais un poulet ukrainien ou brésilien ne représente absolument pas les mêmes apports qu'un poulet français. Absolument pas !

Ce combat de la qualité, je le mène, en tant que ministre de l'agriculture et de l'alimentation, depuis le premier jour. Nous devons renforcer la qualité des produits. Nous en discuterons plus tard, dans la soirée, à propos des objectifs de qualité de la nutrition, définis dans la loi Égalim et que le projet de loi Climat renforce.

Mes deux maîtres mots sont donc le choix et la qualité.

J'ajouterai un troisième élément, pour faire écho à ce que vous avez dit, madame la rapporteure pour avis, sur les bilans environnementaux : faire le choix de la qualité de notre viande, c'est évidemment favoriser la production locale, dans nos territoires et, ainsi, avoir un meilleur bilan environnemental par rapport à de la viande importée, à tous points de vue.

Néanmoins, c'est exactement la même chose avec les protéines dites « végétales ». Notre système est ainsi organisé, depuis de plus de cinquante ans, que nous – la France, mais également l'Europe – dépendons des protéines végétales sud-américaines ; nous importons du soja brésilien pour la consommation de notre bétail ou pour la consommation humaine. Il nous faut absolument sortir de cette dépendance, parce qu'importer des protéines végétales engendre de la déforestation et dégrade la biodiversité.

C'est pour cela que j'en ai fait un combat fort du Gouvernement, en utilisant notamment le plan de relance, au travers duquel nous investissons 120 millions d'euros dans la

production de protéines végétales destinées à la nutrition animale ou humaine ; c'est la stratégie Protéines, que je défends avec beaucoup de détermination à l'échelon européen.

Voilà ce que je voulais dire en guise d'introduction.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement a émis un avis défavorable sur cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Dominique de Legge, pour explication de vote.

M. Dominique de Legge. Je remercie M. le ministre d'avoir pris le temps de répondre longuement.

Madame la rapporteure pour avis, en revanche, votre réponse ne me convainc pas du tout. Je n'affirme pas qu'il faut empêcher les 94 % de communes qui proposent des menus végétariens de le faire ! Je dis simplement qu'il faut laisser la liberté.

Néanmoins, compte tenu du sort qui risque d'être réservé à cet amendement, je le retire. Je suis désolé, monsieur le président, je voulais vous aider à limiter la durée de nos débats ; si mon amendement avait été adopté, nous aurions gagné beaucoup de temps... (*Sourires.*)

M. le président. Merci de votre sollicitude, mon cher collègue !

L'amendement n° 231 rectifié est retiré.

L'amendement n° 723 rectifié, présenté par Mmes Préville, Jasmin et Conway-Mouret, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 230-5-6 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2024, les collèges et lycées dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge et servant plus de 100 couverts par jour sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas, composée en majorité de protéines végétales. »

La parole est à Mme Angèle Préville.

Mme Angèle Préville. Mon intervention ira totalement à rebours de ce qui vient d'être proposé.

La loi relative aux libertés et responsabilités locales de 2004 a bien conduit à une redistribution de certaines compétences entre l'État et différents échelons territoriaux. Il y a en particulier eu un transfert du personnel d'entretien et de restauration des collèges aux départements et des lycées aux régions.

En revanche, l'équipe pédagogique et administrative des collèges et des lycées continue de dépendre du ministère de l'éducation nationale ; il y a donc une bigouvernance, puisque certains agents relèvent des collectivités et d'autres du ministère de l'éducation nationale.

Le fonctionnement du service de restauration dépend de la bonne collaboration entre l'équipe de cuisine, dont le chef de cuisine, qui dépend du département ou de la région, et le gestionnaire de l'établissement lui-même, qui se trouve sous l'autorité du proviseur, lequel dépend du ministère de l'éducation nationale. Ainsi, concrètement, si les collectivités attribuent bien le budget de restauration collective aux

gestionnaires, ce sont ces derniers qui sont ensuite chargés des dépenses et de la facturation des achats de biens et de services de tout l'établissement, avec une autonomie dans les choix budgétaires, dans le cadre de cette enveloppe.

C'est pourquoi la composition et la qualité des menus peuvent différer, sur le terrain, entre deux établissements scolaires pourtant voisins. Cela signifie que les départements et les régions qui seraient volontaires pour participer à cette expérimentation ne pourraient pas demander aux gestionnaires des établissements de leur territoire la mise en place de cette option quotidienne. Les menus proposés dans les collèges et les lycées dépendent davantage de la responsabilité de l'État que de celle des collectivités.

Ainsi, au nom de l'exemplarité de l'État dans la transition écologique, il faut permettre aux collégiens et aux lycéens d'avoir le choix, dès lors que plusieurs plats sont proposés.

Par ailleurs, la demande de repas végétariens de la part des adolescents et des jeunes est immense. Il serait donc surprenant que ces derniers ne soient pas concernés par la possibilité de bénéficier d'une option végétarienne quotidienne, alors qu'ils sont les premiers usagers à se mobiliser en ce sens.

Après l'expérimentation issue de la loi Égalim et les initiatives fructueuses de certains établissements visant à aller plus loin, c'est dans le secteur scolaire qu'il existe le plus de recul et d'accompagnement possible sur la mise en place de repas végétariens. Ce secteur doit donc maintenir son avance en proposant une alternative végétarienne quotidienne dans ses cantines, dans lesquelles plusieurs choix sont d'ailleurs déjà régulièrement proposés.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Sur la question de savoir s'il faut aller plus loin qu'un repas végétarien par semaine en restauration scolaire, je pense que nous allons avoir le débat.

Quant à la question de savoir s'il faut l'imposer en s'appuyant sur des arguments nutritionnels, l'Agence nationale chargée de la sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses), s'estime incapable, dans son avis de 2020, de trancher la question de la qualité nutritionnelle de plus d'un menu végétarien par semaine pour les enfants et les adolescents. Elle a donc lancé une étude, qui devrait être achevée à l'automne prochain sur la question. Tant que cet avis n'est pas rendu, je considère que les parlementaires ne disposent pas des données nécessaires pour justifier une obligation en la matière.

J'ajoute que, si des collectivités veulent expérimenter la mesure dans leurs cantines, rien ne les en empêche ; elles sont libres de le faire. En outre, une expérimentation sera proposée dans un autre article du projet de loi, qui permet de disposer des données évaluatives sur le sujet.

Enfin, pour éclairer les débats, je signale que l'amendement que nous examinons supprime la possibilité d'un choix de menus végétariens quotidiens dans les restaurants collectifs du personnel des collectivités territoriales volontaires ainsi que la possibilité d'un menu végétarien quotidien dans les cantines de l'État.

Pour toutes ces raisons, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis !

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Du point de vue environnemental, une option végétarienne quotidienne choisie par 25 % des usagers, dans les collèges et lycées, représenterait, chaque année, une économie de 0,2 million de tonnes d'équivalent CO₂, soit 200 000 allers-retours Paris-New York.

J'ajoute qu'il y a, dans notre société, un problème d'inégalité concernant nos enfants et nos adolescents, lié à un manque de fruits et légumes et à la viande de mauvaise qualité. Ce dont nous manquons, c'est de viande de qualité et de fruits et légumes. Il n'y a pas, en France, de sous-consommation de viande; c'est plutôt le contraire. Ainsi, du point de vue de la santé, une telle mesure serait très vertueuse pour les adolescents qui manquent de légumes et de fruits.

Enfin, du point de vue des cantines, cela dégagerait des marges de manœuvre budgétaires pour, vous l'avez dit, monsieur le ministre, acheter de la viande bio et locale.

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour explication de vote.

M. Joël Labbé. Je suis très souvent en accord avec les amendements de notre collègue Angèle Prévaille, mais, en visant les seuls collèges et les lycées, ce qui est tout à fait louable, cette disposition aurait pour effet de supprimer l'option végétarienne pour les services de l'État et le repas végétarien hebdomadaire.

Par conséquent, le groupe Écologiste – Solidarité et Territoires ne pourra pas voter pour cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 723 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 275 rectifié, présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mmes Boulay-Espéronnier et Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars, est ainsi libellé :

Alinéas 2 et 3

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 230-5-6. – I. – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, au plus tard un an après la promulgation de la présente loi, les cantines dont les personnes morales de droit public et de droit privé ont la charge sont tenues de proposer, au moins une journée par semaine, au moins un menu végétarien à chaque repas ne comportant ni viande ni poisson, et composé le plus souvent de protéines végétales.

La parole est à Mme Jacqueline Eustache-Brinio.

Mme Jacqueline Eustache-Brinio. Cet amendement a été déposé par mon collègue Arnaud Bazin, qui a beaucoup travaillé sur le sujet.

Malgré un certain nombre de réserves de départ et la crise sanitaire, l'expérimentation du menu végétarien hebdomadaire mise en place par la loi Égalim a apparemment conduit à un certain nombre de choses positives.

Or cette expérimentation portait sur la restauration scolaire exclusivement. C'est pourquoi il est proposé, par cet amendement, que tous les restaurants collectifs servent au moins un menu végétarien par semaine, comme cela se fait dans le secteur scolaire depuis deux ans.

M. le président. L'amendement n° 1895, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéas 2 et 3

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 230-5-6. – I. – Les gestionnaires, publics et privés, des services de restauration collective scolaire sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu végétarien. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales et respecte, lorsqu'elles s'appliquent, les règles relatives à la qualité nutritionnelle des repas prévues à l'article L. 230-5. Dans ce cadre, les gestionnaires veillent à privilégier des approvisionnements en produits agricoles et en denrées alimentaires répondant à des exigences en matière de qualité ou de préservation de l'environnement.

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement vise à revenir à la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale.

En effet, la généralisation de l'expérimentation, issue de la loi Égalim, du repas végétarien hebdomadaire dans la restauration collective scolaire est l'une des avancées trop peu nombreuses votées par l'Assemblée nationale que nous souhaitons maintenir.

L'étude du Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux (CGAAER) évaluant cette expérimentation montre que celle-ci peut être considérée comme un succès, malgré une faible anticipation de la part de certaines collectivités et en dépit d'un contexte sanitaire complexe. C'est le succès démontré par cette étude qui a conduit les députés à adopter cette mesure.

Des difficultés semblent toutefois s'être fait jour dans les petites communes; un sondage de l'Association des maires de France (AMF), dont les répondants sont en très grande majorité de petites villes – 69,2 % des répondants sont des villes de moins de mille habitants –, a ainsi établi que 75 % des élus s'opposaient au caractère obligatoire de la mesure. Néanmoins, un accompagnement adéquat peut permettre à ces collectivités d'avancer sur le sujet.

Or cet accompagnement a précisément été inscrit dans le présent projet de loi, qui prévoit la définition, par l'État, d'outils d'aide à la décision, à la structuration des filières, à la formulation des marchés publics et à la formation. Cet accompagnement a également été inscrit dans le plan de relance, lequel consacre 50 millions d'euros aux cantines des villes qui perçoivent la dotation de solidarité rurale, afin de soutenir celles-ci dans la mise en place des objectifs de la loi Égalim.

Si la mise en place de cette mesure nécessite une phase de transition déjà amorcée, elle est bénéfique pour les collectivités, les usagers et les territoires; le repas végétarien hebdomadaire permet de s'appuyer sur des menus à base de protéines végétales moins coûteuses pour avoir des repas de meilleure qualité, car les économies ainsi réalisées sont réinvesties dans l'achat de produits locaux et de qualité, notamment de viande. En effet, dans la mesure où 53 %

de la viande actuellement servie dans les cantines est importée, augmenter la demande en protéines végétales permet d'offrir des débouchés locaux à la fois à la filière des légumineuses, qui est en structuration grâce à la stratégie nationale Protéines végétales, et aux éleveurs, *via* le développement d'achat de viande locale de qualité.

M. le président. L'amendement n° 2175, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéas 2 et 3

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« *Art. L. 230-5-6.* – I. – Les gestionnaires, publics et privés, des services de restauration collective scolaire sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu végétarien. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales et respecte, lorsqu'elles s'appliquent, les règles relatives à la qualité nutritionnelle des repas prévues à l'article L. 230-5. »

La parole est à M. le ministre.

M. Julien Denormandie, ministre. Je vous propose, par cet amendement, de rétablir la rédaction de l'article 59 issue des travaux de l'Assemblée nationale. Il s'agit de pérenniser le repas végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires, sur le fondement du rapport du CGAAER mentionné à l'instant par M. le sénateur Labbé, dont nous avons avancé la publication pour permettre à la représentation nationale de disposer des éléments justifiant la généralisation de cette expérimentation.

M. le président. L'amendement n° 1896, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

« *Art. L. 230-5-6.* – I. – Les gestionnaires, publics et privés, des services de restauration collective scolaire servant plus de deux cents couverts par jour en moyenne sur l'année sont tenus de proposer, au moins une fois par semaine, un menu végétarien. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales et respecte, lorsqu'elles s'appliquent, les règles relatives à la qualité nutritionnelle des repas prévues à l'article L. 230-5. Au plus tard le 1^{er} janvier 2025, l'obligation prévue au présent article concerne l'ensemble des gestionnaires, publics et privés, des services de restauration collective scolaire. Dans ce cadre, les gestionnaires veillent à privilégier des approvisionnements en produits agricoles et en denrées alimentaires répondant à des exigences en matière de qualité ou de préservation de l'environnement.

II. – Alinéa 3

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement de repli vise à généraliser l'expérimentation d'un menu végétarien hebdomadaire tout en excluant, jusqu'en 2025, les restaurants servant moins de 200 couverts par jour.

En effet, les données et les retours des acteurs de terrain montrent que ce sont principalement les collectivités concernées par de petits services de restauration collective qui ont eu des difficultés à mettre en œuvre cette mesure. Ainsi le

sondage de l'AMF, sur lequel s'est fondée la commission des affaires économiques pour revenir sur la généralisation de l'expérimentation, portait, en très large majorité, sur de petites villes. Je l'ai déjà indiqué, les maires de villes de moins de 2 000 habitants représentaient 69,2 % des répondants du sondage. Il est important que ces petites collectivités puissent s'approprier ces questions.

Les textes budgétaires ont amorcé un soutien à la transition – nous l'avons sollicité depuis des années – qu'il est important de renforcer. Il s'agit également de prendre en compte les réalités différenciées des collectivités, tout en maintenant le cap clair de la transition vers une diversification des sources de protéines.

Cet amendement vise donc, afin de trouver un compromis, à accorder un délai supplémentaire de deux ans aux petites villes en généralisant l'expérimentation pour les restaurants collectifs de plus de 200 couverts, et en reportant l'entrée en vigueur de cette mesure à 2025 pour les petits restaurants.

Je le répète, le repas végétarien hebdomadaire, après une période de transition qui peut induire temporairement de la complexité est, *in fine*, bénéfique sur tous les plans. Il permet de répondre à la demande. Cela ne signifie pas se détourner de la viande, mais en manger moins pour se tourner vers de la viande de qualité et locale.

Moins coûteuses, les protéines végétales permettent de faire, sur les plats végétariens, des économies pouvant être réinjectées dans l'achat de viande locale et de qualité. Le repas végétarien permet également de créer des débouchés pour nos légumineuses.

On le sait, pour réussir la transition agroécologique, il faut allonger et diversifier les rotations et cultiver des légumineuses qui fixent l'azote dans le sol. Nous parlerons d'ailleurs des engrais azotés tout à l'heure.

M. le président. L'amendement n° 1244 rectifié n'est pas soutenu.

L'amendement n° 1800, présenté par Mme Loïsier, au nom de la commission des affaires économiques, est ainsi libellé :

Alinéa 2, première phrase

Remplacer les mots :

sont tenus de proposer

par les mots :

proposent

La parole est à Mme la rapporteure pour avis.

Mme Anne-Catherine Loïsier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

M. le président. L'amendement n° 1243 rectifié n'est pas soutenu.

L'amendement n° 1139, présenté par M. Mandelli, est ainsi libellé :

Alinéa 2, deuxième phrase

Remplacer le mot :

animales

par les mots :

d'origine animale

La parole est à M. Didier Mandelli.

M. Didier Mandelli. Cet amendement vise à corriger une incohérence rédactionnelle dans la deuxième phrase de l'alinéa 2.

Est ainsi évoqué un « menu végétarien », tandis que sont autorisées des protéines « animales ». Il me semble utile de remplacer ce dernier terme par « d'origine animale », qui fait référence aux produits laitiers et aux œufs.

M. le président. L'amendement n° 926 rectifié *bis*, présenté par Mme Imbert, M. D. Laurent, Mme Delmont-Koropoulis, MM. Somon et Brisson, Mmes Gruny et Berthet, M. Burgoa, Mmes Lassarade et Deseyne, M. Chatillon, Mme Deromedi, M. Courtial, Mme Garriaud-Maylam, M. Savary, Mme Pluchet, MM. J.M. Boyer, Charon, Klinger, Bascher, Rojouan, Houpert, H. Leroy, Lefèvre et Segouin, Mme Dumont et MM. Duplomb, Pointereau, Genet et Laménie, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elles doivent toutefois également proposer, au moins trois fois par semaine, des plats comprenant des protéines animales.

La parole est à M. Daniel Laurent.

M. Daniel Laurent. Cet amendement vise à imposer, dans les cantines scolaires, au moins trois fois par semaine, des plats comprenant des protéines animales. Face à une montée en puissance des modes de vie végane, végétarien et végétalien, il est impératif que les établissements scolaires continuent de proposer des plats à base de protéine animale aux nombreux écoliers, collégiens et lycéens que compte notre pays.

M. le président. L'amendement n° 1436, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Prévile et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Après le mot :

fréquentation

insérer les mots :

, sur le taux d'approvisionnement en produits locaux ou français

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. L'alinéa 3 de cet article 59 vise à prévoir une évaluation de l'expérimentation sur la mise en place d'un menu végétarien hebdomadaire.

Cette évaluation doit tenir compte de l'impact sur le gaspillage alimentaire, sur les taux de fréquentation et sur le coût des repas. Toutefois, nous estimons qu'un aspect très important est actuellement occulté, celui de la capacité des gestionnaires de s'approvisionner localement.

La demande sociétale en matière de circuits courts est de plus en plus forte, nous pouvons nous en féliciter. Nous appelons de nos vœux une relocalisation de nos productions agricoles et estimons que la restauration collective peut constituer, à cet égard, un levier essentiel.

L'augmentation de la consommation de protéines végétales, induite par cette expérimentation, doit bénéficier aux filières françaises et, plus particulièrement, locales. Nous voulons attirer l'attention sur le fait qu'il ne faudrait pas que cette nouvelle consommation débouche sur une augmentation de nos importations de produits agricoles ou de denrées alimentaires de l'étranger. L'objet de cet amendement est donc de prévoir que l'expérimentation de l'évaluation visée à l'article 59 se penche spécifiquement sur la proportion ou le taux d'approvisionnement en produits locaux ou français.

M. le président. L'amendement n° 1106, présenté par M. Gay, Mme Varaillas et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Après le mot :

repas

insérer les mots :

, sur l'origine et le caractère transformé des produits servis, sur la consommation d'additifs, colorants ou stabilisants alimentaires

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. La qualité des repas servis dans les cantines scolaires est largement aussi importante que le type de repas proposés.

L'accès à l'alimentation végétarienne pour nos enfants, synonyme d'une diversification des repas et d'une réduction de l'impact environnemental de l'alimentation collective scolaire, doit être mis en place avec une haute exigence de qualité globale.

Cet amendement vise à la fois à offrir un choix et à garantir une qualité. C'est pourquoi nous proposons que l'évaluation de l'expérimentation sur les menus végétariens, prévue à l'article 59, outre le gaspillage alimentaire, la fréquentation et le coût des repas, aborde également la qualité globale des menus, en incluant leur origine, le caractère transformé des produits servis et la consommation d'additifs, colorants ou stabilisants alimentaires.

Encore une fois, cet amendement concerne en premier lieu l'expérimentation du menu végétarien, mais vise l'objectif d'étendre, au fond, le principe à une qualité d'ensemble pour la totalité des repas servis.

M. le président. L'amendement n° 1897, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge, servant plus de deux cents couverts par jour en moyenne sur l'année, sont tenus de proposer au moins une fois par semaine, un menu végétarien. Ce menu peut être composé de protéines animales ou végétales et respecte, lorsqu'elles s'appliquent, les règles

relatives à la qualité nutritionnelle des repas prévues à l'article L. 230-5. Pour l'élaboration de ce menu, les gestionnaires veillent à privilégier des approvisionnements en produits agricoles et en denrées alimentaires répondant à des exigences en matière de qualité ou de préservation de l'environnement.

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement vise à généraliser l'expérimentation introduite par la loi Égalim, à savoir l'introduction d'un repas végétarien hebdomadaire en restaurant scolaire, à toute la restauration collective publique et privée en 2024.

Il convient, dès maintenant, d'acter le principe de sa généralisation au-delà de la seule restauration scolaire, afin de créer durablement des débouchés locaux pour une viande de qualité et pour la structuration des filières de protéines végétales à destination de l'alimentation humaine.

On ne le répètera jamais assez, aujourd'hui, la majeure partie de la viande en restauration collective est encore issue d'importations. Il est donc nécessaire de développer la demande de la restauration collective pour une viande locale de qualité et produite dans le respect de l'environnement.

L'introduction de protéines végétales en restauration collective est un levier pour atteindre cet objectif d'approvisionnement en viande locale et de qualité. Les faits démontrent que les restaurants collectifs qui pratiquent le plus les repas végétariens sont ceux qui servent de la viande issue de circuits de proximité et de pratiques de production durables.

Il s'agit également de rendre cette viande de qualité accessible au plus grand nombre, *via* ces restaurants collectifs.

De même, afin de réduire la fertilisation azotée et de développer une alimentation moins émettrice en gaz à effet de serre, il est nécessaire de développer les cultures de légumineuses, y compris pour l'alimentation humaine. Le Gouvernement, *via* la stratégie nationale sur les protéines végétales, cherche à engager la France dans le développement de productions légumineuses – c'est extrêmement louable –, notamment en légumes secs. Pour ce faire, des filières sont encore à structurer et des débouchés à construire.

La restauration collective peut jouer un rôle essentiel dans ce cadre. Aussi, cet amendement vise à généraliser, à partir de 2024, le repas végétarien hebdomadaire à toute la restauration collective publique et privée.

M. le président. L'amendement n° 1370 rectifié, présenté par M. Piednoir, Mmes Deroche et Deromedi, MM. Karoutchi et de Nicolay, Mmes Dumas, Lopez, Bonfanti-Dossat et Chauvin, MM. Sautarel, Sido, Courtial, D. Laurent, Bouchet, Duplomb, Genet et Meurant, Mme Garriaud-Maylam, MM. Chevrollier et Charon, Mme Pluchet, MM. Houpert et H. Leroy, Mme Dumont et MM. Segouin, Grand, Saury et Brisson, est ainsi libellé :

Alinéas 4 à 10

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Stéphane Piednoir.

M. Stéphane Piednoir. Cet amendement vise à supprimer les alinéas 4 à 10 de cet article 59, pour plusieurs raisons.

D'une part, comme l'a évoqué précédemment mon collègue Dominique de Legge, nous devons respecter le principe de la libre administration des collectivités territoriales : ces

dernières doivent avoir la possibilité d'instaurer ou non des menus végétariens, au rythme qui leur plaît : de manière hebdomadaire, quotidienne, etc.

D'autre part, permettez-moi de rappeler la formulation de l'alinéa 4 : « À titre expérimental, les collectivités territoriales volontaires proposent quotidiennement le choix d'un menu végétarien dans les services de restauration collective dont elles ont la charge. » Je ne saisis pas l'utilité de cet ajout, si ce n'est d'établir et de voter des lois totalement bavardes et inutiles, dont les collectivités ne sauront que faire.

Encore une fois, ces dernières ont la possibilité de le faire de manière totalement libre ; je ne vois pas ce qu'apportent ces alinéas, aussi, je vous propose de les supprimer. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. L'amendement n° 1898, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Remplacer les mots :

à titre expérimental, les collectivités territoriales volontaires proposent quotidiennement le choix d'un menu végétarien dans les services de restauration collective dont elles ont la charge

par les mots :

au plus tard le 1^{er} janvier 2025, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge, dès lors qu'ils proposent habituellement un choix multiple de menus, sont tenus de proposer à chaque repas le choix d'un menu végétarien, sans viande ni poisson

II. – Alinéas 5 et 6

Supprimer ces alinéas.

III. – Alinéa 10, première phrase

Supprimer les mots :

faisant partie des collectivités territoriales volontaires participant à l'expérimentation prévue au II de l'article L. 230-5-6 du présent code,

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Afin de garantir une liberté de choix alimentaire et d'inciter à une alimentation avec des sources de protéines plus diversifiées, nous proposons que la mise en place d'une option végétarienne, prévue par le présent projet de loi pour les restaurants collectifs gérés par l'État, soit étendue à toute la restauration collective en 2025.

Comme le note l'interprofession bovine, « mieux vaut manger de faibles quantités de viande à la cantine... mais uniquement de la viande d'origine française, si possible locale, issue de nos systèmes d'élevage durables et familiaux, caractérisés notamment par une alimentation à l'herbe des animaux – 80 % en ce qui concerne le cheptel allaitant – et une autonomie alimentaire du troupeau ».

La relocalisation de la qualité de l'offre de viande proposée en restauration collective est essentielle pour l'environnement et le revenu des éleveurs. Les pratiques de terrain confirment cette analyse : les restaurants qui proposent des menus végétariens sont aussi ceux qui travaillent à un approvisionnement en viande locale et de qualité.

Alors que, aujourd'hui, 38 % des Français se disent flexitariens, la grande majorité d'entre eux, soit 96 %, achète toujours de la viande, mais de meilleure qualité. N'opposons surtout pas protéines végétales et viande, bien au contraire ! Une option végétarienne quotidienne s'inscrit donc dans cette évolution de la demande sociétale du « manger moins et mieux » de viande, pour ceux qui mangent de la viande, afin de préserver l'environnement et de privilégier l'économie locale et de qualité.

La mesure visée par cet amendement concerne les restaurants servant déjà quotidiennement au moins deux options, afin de ne pas pénaliser les petites structures qui n'ont pas les moyens de proposer deux menus. De plus, elle entrerait en vigueur en 2025, pour laisser le temps de la transition aux acteurs.

M. le président. L'amendement n° 2055, présenté par Mmes Schillinger et Havet, MM. Marchand, Lévrier, Rambaud et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants, est ainsi libellé :

Alinéa 5, deuxième phrase

Remplacer les mots :

le département

par les mots :

la région

La parole est à Mme Patricia Schillinger.

Mme Patricia Schillinger. L'article 59 vise à prévoir la création d'une expérimentation pour les collectivités volontaires leur ouvrant la possibilité de proposer, dans les services de restauration collective dont elles ont la charge, le choix d'un menu végétarien quotidien.

Il indique également, dans son alinéa 5, que les collectivités volontaires font connaître au représentant de l'État dans le département leur engagement dans l'expérimentation, afin d'en faciliter l'évaluation. Toutefois, il apparaît que l'échelon régional est le plus pertinent pour assurer ce rôle de recensement. En effet, ce sont les directions régionales de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (Draaf) et les directions de l'alimentation, de l'agriculture et des forêts (Daaf) qui examinent la déclinaison territoriale de la politique d'alimentation.

À ce titre, pour des raisons de coordination territoriale, cet amendement vise à confier ce recensement à l'échelon régional et non départemental.

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

L'amendement n° 279 rectifié est présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mmes Boulay-Espéronnier et Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars.

L'amendement n° 1245 rectifié *bis* est présenté par MM. Guerriau et Malhuret, Mme Mélot, M. Lagourgue, Mme Saint-Pé et M. Haye.

L'amendement n° 1900 est présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 7

Après le mot :

nationales

insérer les mots :

, qu'il s'agisse d'une régie directe ou d'une prestation de service,

La parole est à Mme Céline Boulay-Espéronnier, pour présenter l'amendement n° 279 rectifié.

Mme Céline Boulay-Espéronnier. La formulation actuelle de l'article 59 peut semer le doute chez les acteurs de terrain de la restauration collective.

En effet, il n'est pas expressément dit que les structures relevant de la responsabilité de l'État, mais faisant appel à un prestataire de services pour préparer tout ou partie des repas, sont concernées par l'article. Pourtant, c'est le cas d'une grande partie de ces structures. Il est donc important d'être plus explicite dans la rédaction de cet alinéa afin d'en améliorer, ensuite, son appropriation.

M. le président. L'amendement n° 1245 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Joël Labbé, pour présenter l'amendement n° 1900.

M. Joël Labbé. Il est défendu !

M. le président. L'amendement n° 277 rectifié, présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mmes Boulay-Espéronnier et Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... - Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, au plus tard le 1^{er} janvier 2023, dès lors qu'ils proposent habituellement un choix multiple de menus, les collèges et lycées dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge et servant plus de 100 couverts par jour sont tenus de proposer un menu sans viande ni poisson à chaque repas, composé le plus souvent de protéines végétales.

La parole est à Mme Céline Boulay-Espéronnier.

Mme Céline Boulay-Espéronnier. Quand ils remplissent les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, et dès lors qu'ils proposent habituellement un choix multiple de menus, les collèges et lycées gérés par des personnes morales de droit public ou privé et servant plus de 100 couverts par jour sont tenus de proposer, au plus tard le 1^{er} janvier 2023, un menu sans viande ni poisson à chaque repas, composé le plus souvent de protéines végétales.

M. le président. L'amendement n° 1899, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, au plus tard au 1^{er} janvier 2023, les gestionnaires publics et privés des restaurants collectifs des collèges et lycées servant plus de 200 couverts par jour, dès lors qu'ils proposent habituellement un choix multiple de menus, sont tenus de proposer à chaque repas une option végétarienne, composée le plus souvent de protéines végétales.

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement est défendu !

M. le président. L'amendement n° 2058, présenté par Mme Schillinger, M. Marchand, Mme Havet, MM. Rambaud, Lévrier et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants, est ainsi libellé :

Alinéa 8, première phrase

Compléter cette phrase par les mots :

dans le cadre des comités régionaux pour l'alimentation définis à l'article L. 230-5-5

La parole est à Mme Patricia Schillinger.

Mme Patricia Schillinger. La loi Égalim prévoit l'organisation d'une concertation tout au long de l'expérimentation afin de veiller au bon déploiement de celle-ci. Elle associera les collectivités territoriales ainsi que leurs regroupements et le représentant de l'État dans la région.

Or la loi Égalim a créé des comités régionaux pour l'alimentation (Cralim), dont le rôle est la mise en œuvre, au niveau régional, du Programme national pour l'alimentation et notamment la déclinaison des politiques publiques en restauration collective.

À ce titre, nous proposons que la concertation prévue par cet article soit réalisée au sein de ces mêmes comités régionaux. Cela permettrait d'éviter la création d'une nouvelle instance de concertation uniquement consacrée au suivi de l'expérimentation et de s'inscrire en pleine cohérence avec les dispositions de la loi Égalim.

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

L'amendement n° 615 rectifié *bis* est présenté par Mme Paoli-Gagin, MM. Decool, Guerriau et Lagourgue, Mme Mélot et MM. Menonville, Capus et A. Marc.

L'amendement n° 1853 rectifié est présenté par M. Féraud, Mme de La Gontrie, MM. Jomier, Antiste, Bourgi, Cardon et Cozic, Mmes M. Filleul et Jasmin, M. Kerrouche, Mme Lepage, M. Marie, Mme Meunier, M. Michau, Mme Monier, M. Pla et Mmes Prévillie et Rossignol.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Au plus tard un an après la promulgation de la loi n° ... du ... portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit privé ont la charge sont tenus de

proposer, au moins une fois par semaine, un menu sans viande ni poisson composé de protéines animales ou végétales.

L'amendement n° 615 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Rémi Féraud, pour présenter l'amendement n° 1853 rectifié.

M. Rémi Féraud. Cet amendement vise à élargir le dispositif prévu par l'article 59, en étendant aux restaurants collectifs gérés par des personnes morales de droit privé, l'obligation de prévoir, au moins une fois par semaine, un menu sans viande ni poisson et composé de protéines animales ou végétales.

Si nous voulons être efficaces, il faut cibler l'ensemble de la restauration collective. Pourquoi exonérer de ces objectifs les restaurants collectifs et cantines des personnes morales de droit privé ?

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

L'amendement n° 1854 rectifié est présenté par M. Féraud, Mme de La Gontrie, MM. Jomier, Antiste, Bourgi, Cardon et Cozic, Mmes M. Filleul et Jasmin, M. Kerrouche, Mme Lepage, M. Marie, Mme Meunier, M. Michau, Mme Monier, M. Pla et Mmes Prévillie et Rossignol.

L'amendement n° 1870 rectifié *ter* est présenté par Mmes Schillinger et Havet et MM. Mohamed Soilihi, Patient, Marchand, Théophile et Iacovelli.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – À compter du 1^{er} janvier 2023, les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit privé ont la charge et qui proposent déjà plusieurs plats ou menus principaux au choix sont tenus de proposer une option sans viande ni poisson à chaque repas. Ces options peuvent être composées de protéines animales ou végétales.

La parole est à M. Rémi Féraud, pour présenter l'amendement n° 1854 rectifié.

M. Rémi Féraud. Dans le même esprit que le précédent, cet amendement vise à étendre aux restaurants collectifs gérés par des personnes morales de droit privé, la disposition imposant, à partir du 1^{er} janvier 2003, un menu sans viande ni poisson à chaque repas, lorsqu'il y a un choix entre plusieurs options de menus principaux.

M. le président. La parole est à Mme Patricia Schillinger, pour présenter l'amendement n° 1870 rectifié *ter*.

Mme Patricia Schillinger. Cet amendement vise à faire participer la restauration collective privée à l'effort de la diversification des apports en protéines dans notre alimentation.

Il semble en effet normal que la restauration collective privée, au même titre que les collectivités, permette à chacun de choisir son alimentation. Encore une fois, il ne s'agit pas de stigmatiser la consommation de viande ou, encore moins, nos éleveurs, mais plutôt de privilégier une alimentation de qualité.

Une augmentation de la part de protéines végétales dans notre alimentation contribuerait, on le sait, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'au renforcement de

notre souveraineté alimentaire. Cet amendement vise des structures qui, en principe, disposent de moyens suffisants, puisqu'il s'agit uniquement des cantines privées qui proposent déjà plusieurs plats ou menus principaux.

M. le président. L'amendement n° 278 rectifié, présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mmes Boulay-Espéronnier et Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2024, dès lors qu'elles proposent habituellement un choix multiple de menus, les cantines, dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge, servant plus de 100 couverts par jour, sont tenues de proposer un menu sans viande ni poisson à chaque repas, composé le plus souvent de protéines végétales. »

La parole est à Mme Céline Boulay-Espéronnier.

Mme Céline Boulay-Espéronnier. Dans la mesure où elles remplissent les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect des exigences adaptées aux besoins des usagers, et dès lors qu'elles proposent habituellement un choix multiple de menus, les cantines gérées par des personnes morales de droit public ou privé servant plus de 100 couverts par jour sont tenues de proposer, à compter du 1^{er} janvier 2024, un menu sans viande ni poisson à chaque repas, composé le plus souvent de protéines végétales.

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

L'amendement n° 614 rectifié est présenté par Mme Paoli-Gagin, MM. Decool, Guerriau et Lagourgue, Mme Mélot et MM. Menonville, Capus et A. Marc.

L'amendement n° 1852 rectifié est présenté par M. Féraud, Mme de La Gontrie, MM. Jomier, Antiste, Bourgi, Cardon et Cozic, Mmes M. Filleul et Jasmin, M. Kerrouche, Mmes Le Houerou et Lepage, M. Marie, Mme Meunier, M. Michau, Mme Monier, M. Pla et Mmes Prévile et Rossignol.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, au plus tard un an après la promulgation de la loi n° ... du portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, les crèches dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge sont tenues de proposer, au moins une fois par semaine, un menu sans viande ni poisson composé de protéines animales ou végétales. »

L'amendement n° 614 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à M. Rémi Féraud, pour présenter l'amendement n° 1852 rectifié.

M. Rémi Féraud. Cet amendement vise à étendre aux crèches ce qui est prévu pour les cantines scolaires.

Cette mesure peut être effectivement mise en œuvre, puisque le Haut Conseil de la santé publique a indiqué que, dès la diversification de l'alimentation vers les 4 à 6 mois d'un enfant, il était possible de proposer des menus végétariens.

Nous proposons donc que les crèches soient concernées de la même façon que les cantines scolaires.

M. le président. L'amendement n° 882 rectifié *bis*, présenté par Mmes Boulay-Espéronnier et Raimond-Pavero, MM. Burgoa et Brisson, Mmes Deromedi, Bonfanti-Dossat et Garriaud-Maylam et M. Rapin, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Sous réserve de respecter les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, à compter du 1^{er} janvier 2024, les crèches dont les personnes morales de droit public ou privé ont la charge sont tenues de permettre, y compris sur inscription, une option sans viande ni poisson à chaque repas, composée en majorité de protéines végétales. »

La parole est à Mme Céline Boulay-Espéronnier.

Mme Céline Boulay-Espéronnier. À compter du 1^{er} janvier 2024, dans la mesure où elles remplissent les conditions fixées par voie réglementaire garantissant l'équilibre nutritionnel des repas servis et le respect d'exigences adaptées aux besoins des usagers, les crèches gérées par des personnes morales de droit public ou privé sont tenues de permettre, y compris sur inscription, une option sans viande ni poisson à chaque repas, composée en majorité de protéines végétales.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. La commission a émis un avis favorable sur les amendements rédactionnels ou de précision, à savoir les amendements n° 1800, 1139, 2055, 279 rectifié, 1900 et 2058.

En revanche, elle a estimé que la précision contenue dans l'amendement n° 926 rectifié *bis* était superfétatoire et déjà satisfaite dans les faits, d'où un avis défavorable.

La commission s'en remet à la sagesse du Sénat sur les amendements n° 1436 et 1106, qui tendent à enrichir le contenu du rapport d'évaluation de l'expérimentation au sein des collectivités territoriales volontaires.

Concernant les amendements visant à déplacer le curseur au sujet des menus végétariens, la commission a émis un avis défavorable sur tous ceux dont l'objet est de revenir sur la position d'équilibre qu'elle a adoptée, soit en voulant aller plus loin, soit en voulant revenir en arrière. Il s'agit des amendements n° 275 rectifié, 1895, 2175, 1896, 1897, 1370 rectifié, 1898, 277 rectifié, 1899, 1853 rectifié, 1854 rectifié, 1870 rectifié *ter*, 278 rectifié, 1852 rectifié et 882 rectifié *bis*.

Ces différents amendements posent deux questions : faut-il pérenniser ou non l'expérimentation en cours en restauration scolaire et faut-il aller plus loin qu'un menu végétarien par semaine en restauration collective ?

Concernant la question relative à la pérennisation de l'expérimentation, comme vous le savez, la loi Égalim a permis de mettre en place une expérimentation d'un menu végétarien hebdomadaire dans les cantines scolaires. Cette expérimentation se déroule de novembre 2019 jusqu'en novembre 2021.

La commission ne souhaite pas revenir sur les engagements pris dans la loi Égalim auprès des acteurs concernés et tient à respecter le calendrier issu du travail parlementaire. Comment peut-on demander à des parlementaires de généraliser une expérimentation, sans s'appuyer sur une évaluation fiable de la mesure ?

Certes, un rapport a été remis, monsieur le ministre, mais il est partiel et, finalement, admet clairement qu'il est impossible de conclure. Je vous en citerai un certain nombre de passages. Au départ, le dispositif s'est heurté à des réticences et a confronté les opérateurs à de grandes difficultés pratiques. Ensuite, je le rappelle, dès mars 2020, il a été interrompu par la crise sanitaire et la fermeture des écoles, et son évaluation s'est trouvée biaisée par des effectifs réduits.

Le rapport d'évaluation souligne ces dysfonctionnements. En voici quelques exemples : « La notion même d'expérimentation suppose de partir d'un point 0 clairement identifié et de se fixer des indicateurs. Le calendrier de mise en œuvre de la mesure ne l'a pas vraiment permis. »

Les inspecteurs ajoutent « regretter de ne pas disposer encore de chiffres exhaustifs et fiables rendant compte avec précision de la réalisation de l'expérience ».

Le rapport devait mesurer l'impact de l'expérimentation sur le coût du repas, la fréquentation et le gaspillage alimentaire. Sur ces thématiques, « l'impact de la mesure sur la fréquentation [...] n'a pas pu être établi de façon précise à la date de production du rapport par manque de données chiffrées ». « L'impact de la mesure sur le prix de revient des repas n'a pas non plus pu être établi de façon précise [...] par manque de données chiffrées. » « L'impact de la mesure sur le gaspillage alimentaire n'a pas non plus pu être établi de façon précise. »

Après avoir expliqué qu'ils ne disposaient pas de suffisamment de recul, les inspecteurs inscrivent quelques constatations générales telles que : « le gaspillage est d'autant plus réduit que les plats sont savoureux ». Tout cela les amène à conclure qu'il est utile non pas de pérenniser, mais bien de mener l'expérimentation à son terme et de stabiliser la situation sans s'interdire de la faire évoluer.

Il est dès lors incontestable qu'il n'est, aujourd'hui, pas possible de tirer un quelconque enseignement des deux années passées d'expérimentation d'un menu végétarien hebdomadaire en restauration scolaire, globalement en raison de la crise du covid-19.

C'est sans doute pourquoi 75 % des maires interrogés s'opposent à cette pérennisation et pourquoi, monsieur le ministre, votre majorité demande, à l'amendement n° 2064, le report de la publication de son rapport d'évaluation des atteintes des objectifs, prévue initialement au 1^{er} janvier 2022, à 2024.

La commission déplore cette pratique qui consiste à proposer des expérimentations d'une durée courte puis, sans évaluation, à les généraliser après à peine un an. Il ne faudrait pas, monsieur le ministre, que votre ministère prenne l'habitude de ces pratiques. Permettez-moi de rappeler que les certificats d'économie de produits phytopharmaceutiques (CEPP) ont déjà été généralisés par la loi Égalim, sans évaluation, de la même manière que le seuil de revente à perte (SRP).

La commission des affaires économiques propose donc une solution de sagesse sur ces menus végétariens : non pas une pérennisation d'une expérimentation sans évaluation, mais une prolongation de deux années supplémentaires, qui compenseront les dix-huit mois de période covid-19 et permettront de disposer du recul nécessaire pour une véritable évaluation.

Il y va, monsieur le ministre, mes chers collègues, de l'objectivité de cette démarche. Cette option permettra aux élus locaux ayant déployé des efforts importants pour mettre en place ces menus de continuer d'en mesurer les effets. Pour d'autres, elle permettra de poursuivre, voire, pour les plus volontaires, d'engager ce déploiement.

Il n'y aura donc pas de coup d'arrêt dans le déploiement des repas végétariens pour les volontaires. Pendant ce temps, chose importante, nous pourrions consolider nos capacités d'approvisionnement en produits locaux et français.

Par conséquent, la commission a émis un avis défavorable sur tous les amendements tendant à proposer la pérennisation de l'expérimentation plutôt que le respect des engagements pris initialement.

La seconde question est celle de savoir s'il faut aller plus loin, avec plus d'un menu végétarien par semaine en restauration scolaire ou un menu par semaine dans les crèches.

À ce titre également, il me semble essentiel de soutenir la position d'équilibre de la commission. Je le rappelle, d'un point de vue nutritionnel, l'Anses s'estime incapable de trancher la question de la qualité nutritionnelle de plus d'un menu végétarien par semaine pour les enfants et les adolescents. Je vous propose donc de ne pas aller au-delà.

La commission a donc émis un avis défavorable sur les amendements ayant pour objet d'aller plus loin qu'un menu hebdomadaire, notamment dans la restauration collective. À ce stade, il me paraît inutile de préciser dans la loi une obligation pour les self-services des personnels privés, dans la mesure où cette restauration pratique déjà l'offre végétarienne, souvent bien au-delà d'un menu par semaine.

Enfin, la commission a également émis un avis défavorable sur l'amendement n° 1370 rectifié, tendant à la suppression des expérimentations proposées dans la loi, notamment au sein de l'État et des collectivités territoriales volontaires. Les collectivités qui le veulent peuvent déjà le faire, ce qui n'engage aucune contrainte supplémentaire à leur égard.

Je souscris à un certain nombre des arguments de l'auteur de l'amendement, mais l'expérimentation proposée dans la loi permettra toutefois au Parlement de disposer d'un rapport d'évaluation qui lui sera utile pour nourrir les réflexions, en s'appuyant sur des retours pratiques des collectivités.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Je ne reviens pas sur la position du Gouvernement, que j'ai déjà longuement exposée en donnant l'avis du Gouvernement sur l'amendement de suppression.

L'expérimentation n'a concerné que les milieux scolaires, son extension à d'autres secteurs – Ehpad, crèches... – ne me semble pas pertinente en l'absence d'analyse de l'impact nutritionnel : avis défavorable sur l'amendement n° 275 rectifié.

Je demande à M. le sénateur Labbé de bien vouloir retirer son amendement n° 1895 au profit de l'amendement n° 2175 du Gouvernement, qui vise à rétablir la rédaction de l'Assemblée nationale. Par ailleurs, madame la rapporteure pour avis, le rapport du CGAAER conclut à la possibilité de passer de l'expérimentation à une généralisation dans le seul cadre scolaire.

J'émet un avis défavorable sur l'amendement n° 1896 du sénateur Labbé : une gestion différenciée en fonction du nombre de couverts reviendrait à créer des différences entre territoires et entre établissements.

Je suis favorable à l'amendement n° 1800 de Mme la rapporteure pour avis, ainsi qu'à l'amendement n° 1139 de M. le sénateur Mandelli.

L'amendement n° 926 rectifié *bis* me semble satisfait : l'arrêté de 2011, qui fixe les recommandations que j'évoquais voilà quelques instants, prévoit déjà que des plats contenant des protéines d'origine animale soient servis trois fois par semaine en milieu scolaire. Je vous demanderai donc de bien vouloir le retirer ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

L'amendement n° 1436 du sénateur Montaugé vise à ajouter le taux d'approvisionnement en produits locaux aux critères d'évaluation. J'y suis défavorable dans la mesure où la loi précise déjà que la liste de ces critères n'est pas limitative.

Je suis très défavorable à l'amendement n° 1106 qui vise à inclure le caractère transformé des produits dans l'évaluation. (*M. Fabien Gay s'exclame.*) C'est une fausse bonne idée. Les produits transformés sont un vrai sujet, car il n'existe pas de définition bien établie. La salade niçoise, par exemple, ou les lentilles, chères au sénateur Duplomb, sont des produits transformés. (*M. René-Paul Savary ironise.*) Si l'on en vient à défavoriser les lentilles ou la salade niçoise, un gros problème va se poser. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé à l'Anses de créer un cadre de définition des produits transformés, que nous souhaitons mieux encadrer et contrôler, tout en évitant les effets de bord que l'adoption de votre amendement, par exemple, pourrait entraîner.

Je suis défavorable aux amendements n° 1897 et 1898 du sénateur Labbé, qui concernent des changements de date.

Avis défavorable également sur l'amendement n° 1370 rectifié, qui tend à supprimer le volet expérimentation.

Je suis favorable à l'amendement n° 2055 de la sénatrice Schillinger, qui vise à réaliser le recensement des collectivités. (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Les amendements identiques n° 279 rectifié et 1900, qui visent à préciser que le périmètre inclut la gestion directe ou concédée, sont satisfaits par l'amendement du Gouvernement : je demande donc à leurs auteurs de bien vouloir les retirer ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Je suis défavorable à l'amendement n° 277 rectifié, qui tend à proposer des modifications de date ou des seuils de couverts, de même qu'à l'amendement n° 1899 de M. Labbé.

Avis favorable sur l'amendement n° 2058 relatif aux Cralim.

Comme Mme la rapporteure pour avis, je suis défavorable à l'amendement n° 1853 du sénateur Féraud qui vise à étendre l'expérimentation aux restaurants gérés par des personnes morales de droit privé.

Avis défavorable également sur les amendements identiques n° 1854 rectifié et 1870 rectifié *ter*, qui procèdent de la même logique que l'amendement précédent.

Je suis enfin défavorable – pour les mêmes raisons que Mme la rapporteure pour avis – aux amendements n° 278 rectifié, 1852 rectifié et 882 rectifié *bis*, qui visent à étendre l'expérimentation aux crèches.

M. le président. La parole est à M. Daniel Chasseing, pour explication de vote.

M. Daniel Chasseing. Je suivrai l'avis de Mme la rapporteure pour avis : un menu végétarien par semaine, non obligatoire, si j'ai bien compris les propos de M. le ministre.

Certains disent que ces menus coûtent beaucoup moins cher et sont peu émetteurs de carbone. Or, comme l'a souligné M. le ministre, les menus végétariens sont, pour beaucoup, composés à partir de produits importés, ce qui implique du transport...

On peut effectivement se passer de protéines végétales. En ce qui concerne les protéines animales, je tiens à rappeler que de jeunes agriculteurs s'implantent pour produire des œufs ou du lait : pourquoi ne pas faire appel à eux ?

Je voudrais insister sur un dernier point : laissez leur liberté aux collectivités et aux parents d'élèves !

M. Christian Bilhac. Bravo !

M. Daniel Chasseing. Les conseils départementaux ne sont pas complètement inertes et n'attendent pas les ordres de l'État ou du Sénat. Beaucoup d'entre eux ont un objectif de 80 % d'approvisionnement en circuit court, en collaboration avec la chambre d'agriculture. Il serait bon que les régions leur donnent délégation pour fournir les cantines à la fois des collèges et des lycées. Voilà ce qu'il faut encourager ! (*Applaudissements sur les travées des groupes INDEP et UC, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour explication de vote.

M. Joël Labbé. Monsieur le ministre, vous avez émis un avis défavorable sur tous mes amendements (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe Les Républicains.*) et vous me demandez de retirer le seul auquel vous auriez pu être favorable, au profit de celui du Gouvernement.

Malgré tout, pour faire preuve de bonne volonté, je vais me rallier à votre amendement ! (*Mêmes mouvements.*)

M. le président. L'amendement n° 1895 est retiré.

La parole est à M. Christian Klinger, pour explication de vote.

M. Christian Klingler. La Collectivité européenne d'Alsace (CEA) a mené une expérimentation qui me paraît intéressante : mettre du gibier au menu de ses cantines scolaires et dans les Ehpad afin de développer la filière locale de viande de gibier des forêts d'Alsace. Comme vient de le souligner M. Chasseing, il est bon de laisser un peu de liberté aux départements.

De la viande de sanglier a donc été cuisinée dans les collèges de la région pour faire découvrir aux enfants le gibier local, sous forme de hamburger : ils ont adoré et en redemandent !

Cette opération a permis à des enfants qui n'ont pas forcément l'occasion de manger du gibier à la maison de découvrir des produits nouveaux, de manière ludique.

C'est un partenariat gagnant-gagnant avec la collectivité, la fédération des chasseurs et la chambre d'agriculture qui permet de développer des filières locales, de proposer de la viande de qualité et de faire face à la surpopulation de gibier, dont on connaît les dégâts pour le monde agricole.

La CEA a donc proposé cette viande en circuit court et en proximité dans les collèges et les Ehpad. Ce fut une réussite que je tenais à saluer. Cette initiative départementale montre que, sur le terrain, nous sommes bien loin du dogmatisme qui prévaut chez certains sur ce sujet.

Il faut bien évidemment proposer des menus végétariens, mais il convient également d'offrir des repas avec de la viande de qualité issue des filières locales. Cela est bénéfique pour tout le monde et fortement apprécié des enfants.

Ne légiférons pas sur tout, ni sur le contenu du menu ni sur le diamètre de l'assiette ou la longueur de la fourchette ! Faisons tout simplement confiance aux acteurs locaux de nos territoires. (*Bravo ! et applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

M. le président. La parole est à Mme Françoise Gatel, pour explication de vote.

Mme Françoise Gatel. Souvent sénateur varie... Nous passons notre temps à regretter les obligations que nous imposons aux collectivités et aujourd'hui nous jugerions de la vertu des repas ?

Je voudrais saluer la sagesse et la pertinence de la position de la commission des affaires économiques et de sa rapporteure.

Monsieur le ministre, il y va de votre relation de confiance avec les collectivités : on ne peut leur demander d'engager une expérimentation et soudainement, à mi-parcours, décider de la généraliser sans l'avoir évaluée.

En outre, je crois que nous nous dirigeons vers un gros écueil, que la rapporteure pour avis pointera tout à l'heure : vous pouvez imposer des obligations aux conseils départementaux et aux conseils régionaux pour les cantines des collèges et des lycées, mais leurs présidents respectifs n'ont à ce jour aucune autorité sur les gestionnaires des cantines ! Faire preuve d'un peu de pragmatisme et de réalisme n'empêche pas d'être ambitieux.

Je soutiendrai la position de la rapporteure pour avis. Encore une fois, il y va de la confiance que les collectivités nous accordent, ce qui n'interdit pas d'être vertueux. (*Applaudissements sur des travées des groupes UC et INDEP. – M. Christian Bilhac applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour explication de vote.

M. Laurent Duplomb. À première vue, j'aurais plutôt tendance à vouloir supprimer l'article 59, parce que je suis de droite et que, pour nous, la meilleure des solutions est toujours de favoriser la liberté – en l'occurrence, de choisir ce qu'on a envie de manger !

Toutefois, la réécriture de l'article par la commission me semble être la bonne solution, parce qu'elle revient à dire que les parlementaires ne sont pas des pantins. Ils ont voté un protocole d'action dans la loi Égalim et ne sont pas de ceux qui se déjugent au bout de six mois pour changer de stratégie.

Si l'on veut envoyer un message crédible à la population, comment peut-on voter une expérimentation dans la loi Égalim et voter exactement l'inverse quelques mois plus tard ? Écraser l'expérimentation, ce serait renier notre parole et imposer une décision alors même que l'expérimentation devait nous fournir des éléments factuels à même d'éclairer notre jugement.

Voudrait-on cacher des résultats qui ne seraient pas à la hauteur des attentes et passer directement à la contrainte et à l'interdiction, comme on sait si bien le faire ? Je ne suis pas d'accord !

C'est la raison pour laquelle la meilleure des solutions est de voter contre tous les amendements et d'adopter la rédaction de la commission. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains. – M. Pierre Louault applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Je ne minimise pas l'importance de ce débat, monsieur le ministre de l'agriculture et de l'alimentation, mais comment peut-on ne pas évoquer la PAC, le revenu des paysans ou les traités de libre-échange dans une grande loi Climat ?

Il s'agit de sujets fondamentaux dont le Parlement devrait débattre dans ce moment de crise politique et démocratique que nous traversons. Passer deux heures sur les menus végétariens, même si c'est important, c'est tout de même passer un peu à côté des enjeux.

En ce qui concerne cet article 59, nous avons entendu votre réponse et retirons notre amendement n° 1106. Nous n'avons pas choisi ce débat, mais notre position est simple : un équilibre est encore à trouver pour concilier la demande de plus en plus forte et légitime de repas végétariens et la nécessité de répondre à une certaine crise de la faim qui sévit dans les villes populaires, selon nos informations.

Les cantines continuent de jouer un rôle essentiel. Les collectivités dans leur ensemble, quelle que soit leur couleur politique, ont été en première ligne dans cette crise. Il fallait que l'école reprenne pour permettre à certains enfants d'avoir au moins un repas par jour.

On entend beaucoup parler d'une montée en gamme de la qualité et des produits importés. Il faut donner aux collectivités les moyens de répondre à ces grands enjeux, qu'il s'agisse de la qualité des repas ou de l'offre d'un menu végétarien. Elles attendent des financements, un accompagnement de l'État et une structuration des filières locales et bio.

M. le président. L'amendement n° 1106 est retiré.

La parole est à M. Bruno Retailleau, pour explication de vote.

M. Bruno Retailleau. Il nous arrive à tous d'être pris par le doute. En arrivant dans cet hémicycle, j'étais pris par le doute. C'est notre condition humaine.

Mais après avoir écouté Mme la rapporteure pour avis et les arguments de Laurent Duplomb, ce doute s'est dissipé.

Je soutiendrai la position de la commission.

M. le président. La parole est à M. Daniel Salmon, pour explication de vote.

M. Daniel Salmon. Nous débattons de la loi Climat et ce qui importe, ce sont les émissions de gaz à effet de serre.

En Bretagne, l'agriculture est responsable de 46 % de ces émissions pour une moyenne de 23 % en France. Pourquoi les émissions sont-elles deux fois supérieures en Bretagne ? Tout simplement parce qu'on y trouve beaucoup d'élevages intensifs. C'est un fait : produire beaucoup de viande revient à émettre beaucoup de gaz à effet de serre.

Il ne s'agit pas d'être caricatural et de dire qu'il ne faut plus manger de viande ; nous n'en sommes pas là. Il nous semble simplement nécessaire de réfléchir en profondeur à notre alimentation. Pendant des siècles, on a consommé moins de viande : manger un steak à chaque repas ne remonte qu'à quelques dizaines d'années. Nous ne disons pas de tout arrêter, seulement de regarder les choses en face.

J'entends que nous sommes très liberticides et qu'il faut laisser chacun décider... (*Exclamations sur les travées des groupes Les Républicains et UC.*) Messieurs les apôtres de la liberté et du laisser-faire, était-ce une bonne idée d'imposer la ceinture de sécurité ? (*Protestations sur les travées des groupes Les Républicains et UC. – Applaudissements sur les travées du groupe GEST.*)

Mme Françoise Gatel. Cela n'a rien à voir !

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

M. Julien Denormandie, ministre. Je voudrais répondre à quelques orateurs pour mieux étayer la position du Gouvernement.

Mme la sénatrice Gatel et M. le sénateur Duplomb soutiennent la position de Mme la rapporteure pour avis, qui souhaite poursuivre l'expérimentation votée dans la loi Égalim. Le Gouvernement, quant à lui, estime avoir suffisamment de retours d'expérience pour généraliser la mesure dans les seules cantines scolaires...

M. Laurent Duplomb. À Lyon, par exemple !

M. Julien Denormandie, ministre. C'est la raison pour laquelle j'ai émis un avis défavorable sur une grande partie des amendements.

Je voudrais souligner que le rapport du CGAAER n'a pas été rédigé à la va-vite. Certes, nous avons connu la période de la covid-19, mais en dehors du premier confinement, les cantines scolaires, qui sont des lieux républicains, ont continué de fonctionner. Or ce rapport montre qu'il est possible de généraliser l'expérimentation. Je le rappelle pour bien souligner les positions respectives de la commission et du Gouvernement.

Monsieur Gay, vous avez mille fois raison en ce qui concerne la rémunération des agriculteurs. Cette question fera l'objet d'une proposition de loi que vous devriez examiner juste après l'été. Il s'agit d'une question très importante, c'est même la mère des batailles.

Rares sont les gouvernements qui, au cours de la même mandature, remettent l'ouvrage sur le métier. Après l'adoption de la loi Égalim, qui était certes nécessaire, mais pas suffisante, le Gouvernement et les parlementaires se remettent à l'ouvrage avec cette proposition de loi.

Par ailleurs, monsieur Gay, un volet du projet de loi est consacré à la PAC, dont nous parlerons un peu plus tard dans la soirée.

Enfin, monsieur Salmon, je ne peux laisser passer vos propos. Vous dites ne pas vouloir caricaturer, mais vous évoquez les élevages intensifs dans la même phrase ! Avec de tels propos, monsieur le sénateur, vous nuisez à mon combat, qui n'est peut-être pas le vôtre, d'accorder la priorité des priorités à la montée en qualité des viandes servies dans les cantines. Or cette qualité est très synonyme de celle de nos élevages, sur l'ensemble du territoire.

Dès lors que vous parlez d'élevages intensifs, tous ceux qui nous écoutent se disent que la France compte donc des élevages intensifs. J'ai été outré qu'une association comme L214, en pleine épidémie de covid-19, présente de grandes affiches avec un masque où il était inscrit : « Au lieu de gérer les conséquences, luttons contre les causes : élevage intensif ».

M. Daniel Salmon. Ça, c'est de la caricature !

M. Julien Denormandie, ministre. Au même moment, un illustre cinéaste, dans un reportage intitulé *Legacy*, présentait un « bel immeuble » de quinze étages qui était en fait une porcherie. Il montrait ensuite un « bel élevage » de plus de 20 000 vaches laitières... Mais jamais dans ce reportage il ne précisait que la porcherie était en Chine et que cet élevage laitier était aux États-Unis ! (*Marques d'approbation sur des travées des groupes Les Républicains, UC, RDSE et RDPI.*)

Savez-vous, monsieur le sénateur, que les élevages de truie comptent en moyenne 170 têtes en France contre 10 000 aux États-Unis ! Pour les volailles de chair, c'est 40 000 en France, mais cinquante fois plus en Ukraine ! (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et RDPI, ainsi que sur des travées du groupe RDSE.*)

Monsieur le sénateur, soyons fiers de nos élevages ! Arrêtez de caricaturer et dites clairement que les élevages que vous évoquez se trouvent en dehors de nos frontières ! Quand il voit ces affiches ou qu'il vous entend, le voisin d'un éleveur le rend ensuite en partie responsable du réchauffement climatique ! Agir de la sorte est irresponsable ! Encore une fois, soyons fiers, de nos éleveurs ! (*Vifs applaudissements sur les mêmes travées.*)

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

M. Ronan Dantec. La dernière intervention du ministre me désole : nous essayons d'avoir un débat objectif sur les vraies questions et M. le ministre fait de la diversion, comme souvent dans cet hémicycle. (*Protestations sur les travées des groupes Les Républicains et UC.*)

Nous débattons d'un projet de loi sur le climat et nous devons parler seulement climat ! La forêt amazonienne disparaît parce que nous ne produisons pas les protéines nécessaires pour nourrir nos propres troupeaux.

Monsieur le ministre, dans votre dernière intervention, censée faire la synthèse de nos échanges, vous ne parlez pas de ce déficit absolument essentiel pour l'élevage français. Il s'agit pourtant du cœur de notre débat d'aujourd'hui.

Expliquez-nous votre stratégie pour que l'élevage français soit autonome en protéines !

M. Julien Denormandie, ministre. J'en ai parlé !

M. Ronan Dantec. La disparition de la forêt amazonienne n'est pas sans conséquence : les sécheresses sont telles qu'on ne peut même plus faire d'élevage extensif en Lozère, parce qu'il n'y a plus d'eau et plus de fourrage ! Voilà la réalité du monde ! Si on prend toujours les choses par le petit bout de la lorgnette, on n'y arrivera jamais !

Expliquez-nous maintenant quelle est votre stratégie à l'échelle nationale, à l'échelle européenne et à travers les grands accords de libre-échange pour faire en sorte que nous soyons capables de nourrir nous-mêmes les animaux que nous consommons ! (*Applaudissements sur les travées des groupes GEST et SER. – Protestations sur les travées des groupes Les Républicains et UC.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 275 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2175.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1896.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1800.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1139.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 926 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1436.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1897.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1370 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1898.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2055.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 279 rectifié et 1900.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 277 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1899.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2058.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1853 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 1854 et 1870 rectifié *ter*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 278 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1852 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 882 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1175, présenté par M. Lurel, Mmes Jasmin et Conconne, MM. Antiste et Marie, Mmes Meunier et Monier, MM. Todeschini, Bourgi et Michau, Mme Lepage, M. Montaugé et Mme Rossignol, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – À compter du 1^{er} janvier 2023, dans les collectivités régies par l'article 73 de la Constitution, les services de la restauration collective dont les personnes morales de droit public ont la charge et les services de restauration collective apparentés à une mission de service public sont tenus de limiter le recours aux produits alimentaires dits de dégagelement.

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Cet amendement, proposé par notre collègue Victorin Lurel, est relatif aux pratiques dites « de dégagelement », qui concernent certains produits alimentaires, notamment le lait, la volaille, le porc ou le bœuf.

Plutôt que de stocker ces produits ou de les écouler sur les marchés habituels à des prix très bas, certains opérateurs métropolitains préfèrent les « dégager », c'est-à-dire s'en débarrasser vers les départements d'outre-mer, où ils peuvent notamment servir à fournir les services de restauration collective.

Ces produits sont souvent de piètre ou de mauvaise qualité. En outre, ils concurrencent de manière déloyale la production locale et possèdent un impact environnemental négatif en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie. Cet amendement vise donc à en limiter le recours pour les services de restauration collective dans les départements et régions d'outre-mer.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. La difficulté, mon cher collègue, c'est que ces produits alimentaires dits « de dégagelement » ne sont pas clairement définis, ce qui rend les dispositions de cet amendement difficilement opérantes. Ce problème relève sans doute davantage d'une amélioration des pratiques. Vous nous répondrez peut-être sur ce sujet, monsieur le ministre.

La commission demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Je salue votre engagement, monsieur le sénateur, ainsi que celui de votre collègue Victorin Lurel, sur ce sujet.

Comme le disait Mme la rapporteure pour avis, il existe un certain nombre de difficultés. La première d'entre elles, c'est l'absence de définition économique des produits de dégage-ment. La seconde, c'est que nous devons faire face à des enjeux de politique publique opposant parfois le développe-ment de filières locales et le soutien aux ménages à faibles revenus – la lutte contre la vie chère en outre-mer.

La loi de février 2017 relative à l'égalité réelle outre-mer a tenté de répondre à cette problématique. Ainsi, l'article 64 donne la possibilité au préfet de mener des négociations avec les distributeurs et les producteurs et, en cas d'échec, de fixer par arrêté l'intensité et la durée des périodes de mise à la distribution des produits de dégage-ment. Une circulaire de mai 2017 a précisé ces dispositions.

Dans son avis de juillet 2019, à la suite d'une saisine du ministre de l'économie, l'Autorité de la concurrence a consi-déré que, les produits n'étant pas similaires, la situation ne pouvait pas être assimilée à une concurrence déloyale. Elle a formulé à ce titre des recommandations sur le développement des produits sous signes de qualité et sur la structuration des filières.

Cette démarche de lutte contre les marchés de dégage-ment est largement engagée dans certains territoires ultramarins. Je pense notamment à La Réunion.

Bref, si je comprends le sens de votre amendement, le cadre, que je viens de vous rappeler, a déjà été établi. Par ailleurs, du fait des arguments évoqués par Mme la rappor-teure pour avis, il ne peut emporter qu'un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1175.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identi-ques.

L'amendement n° 749 rectifié *bis* est présenté par Mme Prévaille, M. Cozic et Mmes Monier, Rossignol, Jasmin et Conway-Mouret.

L'amendement n° 1856 rectifié *bis* est présenté par M. Féraud, Mme de La Gontrie, MM. Jomier, Antiste, Bourgi et Cardon, Mmes Féret et M. Filleul, M. Kerrouche, Mme Lepage, M. Marie, Mme Meunier et MM. Pla et Tissot.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – À compter du 1^{er} janvier 2023, les services de la restauration collective dont les personnes morales de droit public ont la charge et les services de restauration collective apparentés à une mission de service public sont tenus de limiter le recours aux aliments ultra-transformés à raison d'un aliment ultra-transformé par repas si c'est un menu unique ou de deux aliments ultra-transformés sur l'offre totale du jour si plusieurs plats ou menus sont proposés. Un décret précise les conditions d'application de la mesure.

La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour présenter l'amendement n° 749 rectifié *bis*.

Mme Angèle Prévaille. Cet amendement vise à s'assurer de la qualité des menus servis dans la restauration collective. Une telle mesure est complémentaire des 50 % de produits durables instaurés par la loi Égalim. Les labels de qualité ne limitent en effet en aucun cas le recours aux produits transformés. Dans un magasin bio, par exemple, un produit sur quatre environ est ultratransformé.

Le travail d'élaboration du décret réalisé en bonne intelli-gence avec les professionnels de terrain permettra d'établir la liste des produits dits « ultratransformés » et facilement identifiables par les gestionnaires des cantines concernées. Je tiens à ajouter que le décret sur les plats dits « ultratrans-formés » ciblera certainement ceux qui contiennent des additifs, des exhausteurs de goût et autres émulsifiants, dont on sait qu'ils sont de piètre qualité, tous ces additifs servant à masquer une qualité déplorable, voire pire.

Ces additifs ont par ailleurs des effets préjudiciables sur la santé. Ils sont notamment à l'origine des phénomènes d'obésité, que nous connaissons de plus en plus dans notre pays, et d'allergies, voire plus grave.

Je ne considère pas cette mesure comme une punition. Au contraire, c'est plutôt vertueux à tous les niveaux, car nous avons un crucial problème de santé.

Pour terminer, je dirai que, dans un pays où le repas gastronomique est inscrit au patrimoine culturel immatériel de l'humanité, on se doit d'éduquer au goût et de bannir ce genre de plats.

M. le président. La parole est à M. Rémi Féraud, pour présenter l'amendement n° 1856 rectifié *bis*.

M. Rémi Féraud. Cet amendement vient d'être excellem-ment défendu par Angèle Prévaille, que je remercie.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Nous ne disposons pas non plus d'une définition des produits ultratransformés. Toutefois, il existe depuis peu une classifi-cation scientifique, et l'Anses devrait rendre son avis prochainement, ce qui nous éclairera. Il ne faudrait pas pour autant qu'on en vienne à considérer qu'un bœuf bourguignon est un produit ultratransformé, parce que préparé en amont.

Une fois que l'Anses aura rendu son avis, M. le ministre pourra encadrer le recours à ces produits par voie réglemen-taire, comme la loi lui en donne déjà le pouvoir. En atten-dant, la commission est plutôt défavorable à ces amendements.

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

M. Julien Denormandie, ministre. J'ai exactement le même avis, pour les mêmes raisons. À cet égard, je reprendrai l'exemple de la salade niçoise, des lentilles ou du cassoulet du Lot. Il y a là un vrai sujet, mais nous devons nous appuyer sur une base permettant de définir ce que sont les aliments transformés ou ultratransformés.

Il s'agit pour moi d'une préoccupation réelle. Il faut arrêter les produits surtransformés et importés, qui sont de plus en plus consommés, et favoriser les produits frais et de saison. Pour autant, il convient d'agir avec méthode. La première étape, c'est de disposer d'une définition. Nous attendons donc l'avis de l'Anses pour lancer cette politique.

M. le président. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour explication de vote.

M. Laurent Duplomb. Cette idée pourrait paraître idéale. Pourtant, elle possède de nombreux inconvénients.

Ainsi, on pourrait penser qu'il est préférable de supprimer des additifs chimiques pour les remplacer par des produits naturels. Mais il faut pousser la réflexion plus loin. En effet, ces produits naturels, qui ne sont pas forcément produits en France, peuvent se révéler pires que les additifs chimiques.

Les journaux le rapportent, on trouve de l'oxyde d'éthylène en quantité phénoménale dans les glaces ou dans le sucre pour la confiture. C'est l'exemple typique : on a supprimé les adjuvants pour les remplacer par de la farine de caroube venant de Turquie et qui est bourrée d'oxyde d'éthylène.

Les bonnes idées cachent parfois une tout autre réalité sur le terrain.

M. le président. La parole est à Mme Angèle Prévaille, pour explication de vote.

Mme Angèle Prévaille. Nous n'allons pas faire comme s'il n'y avait pas un réel problème : ces plats ultratransformés ne valent rien sur le plan nutritionnel, et on est obligé d'y ajouter plein de choses pour qu'ils deviennent mangeables. Ce phénomène existe de plus en plus !

Comme je l'ai dit précédemment, il y a là un vrai problème de santé publique. Ces plats sont peu coûteux financièrement, mais trop coûteux en termes de santé pour nos concitoyens.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 749 rectifié *bis* et 1856 rectifié *bis*.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 59, modifié.

(L'article 59 est adopté.)

Article additionnel après l'article 59 (priorité)

M. le président. L'amendement n° 335 rectifié, présenté par Mme V. Boyer, M. Frassa, Mmes Garriaud-Maylam et Belrhiti, MM. Bouchet, Milon, Rojouan et Meurant, Mme Joseph, M. Sido, Mme Dumas, M. Le Rudulier et Mme Pluchet, est ainsi libellé :

Après l'article 59

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le I de l'article L. 230-5-1 du code rural et de la pêche maritime, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« – Les personnes morales de droit public mentionnées au premier alinéa du I du présent article doivent également, à compter du 1^{er} janvier 2022, proposer au moins une fois par mois un menu inspiré de la tradition culinaire régionale et dont la provenance fait état de 70 % de produits régionaux minimum, non issus de fabrication synthétique ou de laboratoires. »

La parole est à Mme Kristina Pluchet.

Mme Kristina Pluchet. L'amendement est défendu.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis.* Avis défavorable.

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

M. Julien Denormandie, *ministre.* Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 335 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 59 bis A (priorité)

Au plus tard deux ans après la promulgation de la présente loi, les formations continues et initiales relatives à la cuisine intègrent dans leurs référentiels des modules sur les bénéfices en matière de santé et d'environnement de la diversification des sources de protéines en alimentation humaine.

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

L'amendement n° 1144, présenté par MM. Benarroche, Labbé, Dantec, Fernique, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après le mot :

référentiels

insérer les mots :

la préparation des protéines végétales en plat principal ainsi que

La parole est à M. Guy Benarroche.

M. Guy Benarroche. L'article 59 bis A intègre l'importance de la diversification des sources de protéines dans l'alimentation humaine. Les auteurs de cet amendement pensent qu'il est nécessaire de préciser que l'apprentissage de l'importance des protéines végétales dans l'alimentation humaine au sein des formations initiales et continues relatives à la cuisine doit comporter un aspect pratique et technique de la préparation des légumineuses et autres protéines végétales en plat principal.

Vous le savez, monsieur le ministre, l'élevage intensif évoqué par mon collègue Daniel Salmon constitue une part importante des sources de gaz à effet de serre, notre collègue Ronan Dantec l'a rappelé. Aussi, pour la santé des citoyens et dans le cadre de la lutte contre le dérèglement climatique, qui fait l'objet de cette loi, il nous paraît important de diversifier notre alimentation et, plus précisément, les sources de protéines.

Les protéines animales ne sont pas indispensables, nous le savons tous. Pour autant, elles ne doivent pas être supprimées. Toutefois, il convient de tenir compte de leur surconsommation et de ses effets nocifs sur la santé. Le programme national nutrition santé, le PNNS, établi par le ministère chargé de la santé, recommande le seuil de 500 grammes de viande cuite hors volailles par semaine, alors que, vous le savez parfaitement, notre consommation moyenne en viande est encore nettement au-dessus de ce seuil.

Aussi, malgré les polémiques que j'estime injustifiées sur les menus végétariens, l'amendement que nous proposons ici vise à inscrire dans la loi l'obligation, au-delà de ce qui est déjà fait en termes d'apprentissage théorique sur la nécessité de diversifier les sources de protéines, de prévoir l'apprentissage de l'élaboration de plats à base de protéines qui ne sont pas issues d'animaux, de manière pratique et concrète.

Le ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, que j'ai interrogé sur le sujet des formations de BEP et de CAP, dans le cadre d'une question écrite sur les formations, m'a m'assuré qu'il est « important de noter que les

compétences nécessaires à l'élaboration d'une alimentation végétale sont d'ores et déjà intégrées au référentiel définissant les diplômes professionnels de restauration ». Toutefois – vous pouvez le vérifier sur le site du ministère de l'éducation nationale –, le programme enseigné est encore celui qui est validé par l'arrêté du 17 mars 2016, c'est-à-dire qu'il ne tient pas compte des avancées de la loi Égalim votée en 2018.

Au-delà de la nécessité...

M. le président. Il faut conclure, cher collègue!

M. Guy Benarroche. Je termine, monsieur le président.

M. le président. Non, vous avez dépassé votre temps de parole!

M. Guy Benarroche. C'est dommage, j'allais conclure...

M. le président. Vous avez deux minutes et demie. Il faut savoir synthétiser, monsieur Benarroche!

L'amendement n° 280 rectifié *bis*, présenté par MM. Bazin et Karoutchi, Mme Eustache-Brinio, M. Chatillon, Mmes Dumont et Garriaud-Maylam et M. Anglars, est ainsi libellé :

Compléter cet article par les mots :

ainsi que des modules sur l'élaboration des plats principaux à base de protéines végétales

La parole est à Mme Jacqueline Eustache-Brinio.

Mme Jacqueline Eustache-Brinio. La formulation actuelle de l'article 59 *bis* A peut éluder l'évidence.

Apprendre à cuisiner des protéines végétales en plat principal nécessite d'être mentionné, sans quoi seuls les modules transversaux santé et environnement pourraient intégrer les référentiels. Les cuisiniers pourraient donc être sensibilisés aux avantages théoriques d'une diversification de protéines, mais sans être formés pratiquement et techniquement à la préparation de tels plats.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Mes chers collègues, ces considérations sont largement satisfaites par la rédaction actuelle du texte.

Par ailleurs, dans un souci de simplification et pour éviter une loi bavarde, je vous invite à ne pas légiférer sur les modules de formation technique et à laisser aux professionnels compétents le soin de décliner opportunément les formations.

La commission est donc plutôt défavorable à ces amendements.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 1144 et favorable à l'amendement n° 280 rectifié *bis*.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1144.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 280 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 59 *bis* A.

(L'article 59 bis A est adopté.)

Article 59 bis (priorité)

① L'article L. 230-5 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

② 1° Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

③ « Les règles mentionnées au premier alinéa prévoient notamment l'exclusion des denrées alimentaires qui se composent de cultures cellulaires ou tissulaires dérivées d'animaux ou qui sont isolées ou produites à partir de cultures cellulaires ou tissulaires dérivées d'animaux. » ;

④ 2° À la première phrase du troisième alinéa, le mot : « deuxième » est remplacé par le mot : « troisième ». – *(Adopté.)*

Article 59 ter (priorité) (Supprimé)

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

L'amendement n° 1438 est présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarraza et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houlegatte et Jacquin, Mme Prévillé et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 1901 est présenté par MM. Labbé, Dantec, Fernique, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

I. – Le titre III du livre V du code de l'éducation est complété par un chapitre IV ainsi rédigé :

« Chapitre IV

« Tarifs de la restauration scolaire

« Art. L. 534-1. – Les tarifs de la restauration scolaire fournie aux élèves des écoles maternelles, des écoles élémentaires, des collèges et des lycées de l'enseignement public tiennent compte du caractère indispensable des repas proposés par ce service de restauration, qui remplit une mission de service public, et sont fixés par la collectivité territoriale qui en assume la charge ou, le cas échéant, par l'établissement public de coopération intercommunale qui exerce cette compétence.

« Toutefois ces tarifs ne peuvent être supérieurs au coût par usager résultant des charges supportées au titre du service de restauration, y compris lorsqu'une modulation est appliquée et après déduction des subventions et concours de toute nature perçus pour son financement.

« La tarification des repas proposés par le service mentionné au premier alinéa du présent article peut être modulée sur la base d'un barème progressif dont les tranches résultent de l'application du décret mentionné au troisième alinéa de l'article L. 521-1 du code de la sécurité sociale pour le calcul des prestations et aides sociales assurées par les organismes mentionnés à

l'article L. 212-2 du même code. Le barème est révisé sur la base de l'évolution annuelle de l'indice des prix à la consommation, hors tabac.

« La collectivité territoriale ou l'établissement public de coopération intercommunale peut décider de la gratuité du service de la restauration scolaire pour les élèves rattachés à un foyer fiscal dont les revenus n'excèdent pas le plafond de la première tranche du barème mentionné au troisième alinéa du présent article.

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

II.. – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du I est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

La parole est à M. Franck Montaugé, pour présenter l'amendement n° 1438.

M. Franck Montaugé. La commission a supprimé l'article 59 *ter*, au motif qu'il constituait une atteinte à la libre administration des collectivités territoriales. Je le rappelle, il prévoyait que les tarifs de la restauration scolaire puissent permettre de rendre accessible à tous les enfants, quelles que soient leurs conditions sociales, le service de restauration, qui remplit une mission de service public. Il visait ainsi à permettre la modulation de ses tarifs, en fonction d'un barème progressif dont les tranches résultaient de l'application du quotient familial. Il confirmait la possibilité, pour les collectivités ou les établissements gestionnaires, de décider de la gratuité du service de la restauration scolaire pour les plus modestes.

Voilà quelques années, une enquête de l'UNAF précisait que près de 80 % des communes de plus de 10 000 habitants avaient déjà instauré cette tarification progressive, mais que seulement un tiers des communes de 1 000 à 10 000 habitants la pratiquait. Des différences territoriales fortes demeurent, alors que la précarité est bien présente sur le territoire.

Nous sommes nous aussi attachés au principe de libre administration des collectivités territoriales. Nous estimons toutefois que la suppression de cet article enverrait un très mauvais message et n'irait pas dans le sens d'une plus grande justice sociale. C'est la raison pour laquelle nous proposons de le rétablir.

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour présenter l'amendement n° 1901.

M. Joël Labbé. L'exigence de qualité nutritionnelle des repas proposés dans le cadre de la restauration scolaire doit bénéficier à tous les enfants, quels que soient leur lieu de résidence et les moyens financiers de leur famille. Cet article est donc pertinent et important pour garantir une transition écologique juste.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. La commission a supprimé l'article 59 *ter*, qui réglementait la tarification sociale de la restauration scolaire, en la rendant obligatoire.

La très grande majorité des collectivités locales ont d'ores et déjà mis en place une telle tarification, soit de leur propre initiative, soit sous la pression des conseils d'école et des parents d'élèves. Ces collectivités disposent par ailleurs du dispositif « cantine à 1 euro », dans le cadre duquel l'État accompagne financièrement les communes. Il n'y a donc pas lieu d'instaurer une quelconque obligation.

L'article prévoyait en outre la possibilité pour les collectivités de déterminer la gratuité de ces repas, selon des modalités de calculs.

Nous aurions donc, au lendemain de l'adoption de cette loi, des collectivités qui devraient suivre les modèles déterminés par Paris pour définir les modalités du prix des repas. À mon sens, il s'agit véritablement d'une remise en cause de la responsabilité et du bon sens de nos élus locaux et d'une atteinte au principe de libre administration qui ne prend pas en compte les réalités propres de chacune de nos communes et de l'ensemble de nos territoires.

Enfin, il faut le préciser, le coût des dispositions prévues est compensé par une hausse des droits sur le tabac, c'est-à-dire qu'il n'est pas compensé.

Je vous invite, mes chers collègues, à faire confiance à nos élus locaux, qui sont en contact direct avec les familles et, donc, les plus aptes à gérer ces ajustements de proximité.

Je suis défavorable à ces amendements identiques.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour explication de vote.

M. Joël Labbé. Madame la rapporteure pour avis, il ne s'agit pas d'une décision prise depuis Paris. Dans cet hémicycle, nous représentons non pas Paris, mais la France dans toute sa diversité.

C'est une question d'égalité que d'appliquer les tarifs en fonction du quotient familial. Nous tenons à cet amendement et nous le défendons avec force.

Ceux qui défendent les repas gratuits ou les repas à 1 euro méprisent la qualité de l'alimentation. Le quotient familial, c'est la justice ! Les ménages modestes méritent de pouvoir nourrir leur famille correctement. Très souvent, pour les enfants, le repas au restaurant scolaire est leur seul repas équilibré de la journée.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Nous soutenons ces amendements visant à rétablir l'article 59 *ter*. Face à une crise sociale assez inédite, nous enverrions un mauvais signal si nous confirmions la suppression de cet article.

Ces amendements identiques visent à instaurer une tarification fondée sur le quotient familial. Or Joël Labbé a raison, le quotient familial, c'est la justice sociale : de chacun selon ses moyens, à chacun selon ses besoins !

Madame la rapporteure pour avis, il ne s'agit pas de porter atteinte à la libre administration des collectivités. Si nous souhaitons inscrire dans la loi une telle mesure, c'est pour obliger l'État à accompagner les communes qui n'appliquent pas une tarification fondée sur le quotient familial, notamment pour des raisons financières. Je le répète, en inscrivant dans la loi ce dispositif, nous poussons l'État à aider les 20 % de communes qui n'y réussissent pas à atteindre cet objectif.

Monsieur le ministre, je ne sais pas si vous pourrez répondre à cette question : savez-vous combien d'enfants sont aujourd'hui privés de cantine, parce que leurs parents ne peuvent pas payer ?

Mme Françoise Gatel. Bonne question !

M. Fabien Gay. Pour ma part, je ne connais pas le chiffre. En effet, si le nombre de ces enfants est faible, une telle mesure n'est peut-être pas nécessaire. En revanche, s'il est élevé, elle l'est.

Depuis un an et demi, de nombreux parents nous disent qu'ils ont beaucoup de difficulté à payer la cantine scolaire. Ils envisagent, s'ils ne l'ont pas déjà fait, au regard de leurs finances, de retirer les enfants de la cantine, laquelle est pourtant indispensable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. On pourrait avoir le sentiment que Mme la rapporteure pour avis et moi-même sommes contre les tarifs sociaux à la cantine. Ce n'est pas du tout le cas. Je rappelle que ces amendements visent à introduire des modalités de calcul de ces tarifs sociaux.

J'ai été trois ans ministre de la ville : tous les jours, je me suis battu pour accompagner les collectivités locales avec le repas à 1 euro ou le petit-déjeuner gratuit dans les écoles. Je ne voudrais surtout pas que l'on puisse croire que certains proposeraient des tarifs sociaux et que d'autres ne souhaiteraient pas les mettre en place.

Mme Françoise Gatel. Très bien !

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 1438 et 1901.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. En conséquence, l'article demeure supprimé.

Article 59 quater (priorité)

- ① À titre expérimental et afin de lutter contre le gaspillage alimentaire, les gestionnaires, publics ou privés, des services de restauration collective dont les personnes morales de droit public ont la charge proposent, sur la base du volontariat, une solution de réservation de repas afin d'adapter l'approvisionnement au nombre de repas effectivement nécessaires, y compris pour chacune des alternatives lorsque des choix sont possibles.
- ② Cette expérimentation d'une durée de trois ans débute dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi et fait l'objet d'une évaluation portant principalement sur l'évolution du gaspillage alimentaire, l'évolution des taux de fréquentation et la satisfaction des usagers des services concernés, dont les résultats sont transmis au Parlement au plus tard six mois avant son terme.
- ③ Un décret précise les modalités d'application du présent article.

M. le président. L'amendement n° 391 rectifié, présenté par MM. Cabanel et Bilhac, Mme N. Delattre, M. Gold, Mme Guillotin, MM. Guiol, Requier et Roux, Mme M. Carrère et M. Guérini, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Les gestionnaires, publics ou privés, des services de restauration collective dont les personnes morales de droit public ont la charge proposent une solution de réservation de repas afin d'adapter l'approvisionnement au nombre de repas effectivement nécessaires, y compris pour chacune des alternatives lorsque des choix sont possibles.

Un décret précise les modalités d'application du présent article.

La parole est à M. Henri Cabanel.

M. Henri Cabanel. Introduit par l'Assemblée nationale, l'article 59 quater du projet de loi propose de lancer une expérimentation visant à mettre en place une solution de réservation de repas dans la restauration collective publique. Une telle mesure est bienvenue, puisqu'elle permettrait d'adapter l'offre de repas à la demande et de lutter ainsi contre le gaspillage alimentaire.

Comme on peut le lire dans le rapport de la commission des affaires économiques, l'expérimentation est ici superfétatoire. Plus nous proposons d'options dans le cadre de la restauration collective, plus le risque est réel pour le gestionnaire de commander des repas qui seront finalement jetés.

Dans la perspective de la généralisation à terme des menus végétariens quotidiens, nous considérons que la mesure d'une solution de réservation va de soi.

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

M. Pascal Martin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Cet amendement a déjà été examiné en commission. J'avais alors émis un avis défavorable.

Nous avons proposé d'allonger la durée de l'expérimentation, en la faisant passer de deux à trois ans. Je considère en effet que nous avons besoin de temps pour bien évaluer les conséquences d'une telle mesure, les expérimentations trop courtes ne permettant pas de disposer du recul nécessaire.

La transformation de l'expérimentation proposée par l'article 59 quater en obligation me semble donc prématurée à ce stade. Elle constituerait une contrainte, alors même que de très nombreuses initiatives sont en cours dans nos collectivités territoriales. Selon moi, il faut laisser nos territoires avancer dans le cadre de l'expérimentation.

Je suis défavorable à cet amendement.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

M. Henri Cabanel. Je retire l'amendement !

M. le président. L'amendement n° 391 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 59 quater.

(L'article 59 quater est adopté.)

Article 60 (priorité)

- ① I. – Le chapitre préliminaire du titre III du livre II du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 230-5-1 est ainsi modifié :
- ③ a) Le I est ainsi modifié :
- ④ – après le 1°, il est inséré un 1° bis ainsi rédigé :

- 5 « 1° *bis* Produits dont l'acquisition a été fondée, principalement, sur les performances en matière de protection de l'environnement et de développement des approvisionnements directs de produits de l'agriculture, dans le respect des règles du code de la commande publique ; »
- 6 – après le 3°, il est inséré un 3° *bis* ainsi rédigé :
- 7 « 3° *bis* Ou issus du commerce équitable défini à l'article 60 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises ; »
- 8 – au 4°, après la référence : « L. 644-15 », sont insérés les mots : « du présent code » ;
- 9 – après le 7°, il est inséré un 7° *bis* ainsi rédigé :
- 10 « 7° *bis* Ou bénéficiant d'une démarche de certification de conformité des produits, si cette démarche est subordonnée au respect de règles destinées à favoriser la qualité des produits agricoles ou des denrées alimentaires ou la préservation de l'environnement, sous le contrôle du ministre chargé de l'agriculture ; »
- 11 – il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 12 « Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, les viandes bovines, porcines, ovines et de volaille et les produits de la pêche répondant aux conditions prévues au présent I doivent représenter une part au moins égale, en valeur, à 60 % des viandes bovines, porcines, ovines et de volaille et des produits de la pêche servis. » ;
- 13 *b)* Au II, les mots : « l'acquisition de produits issus du commerce équitable tel que défini à l'article 60 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises ainsi que » sont supprimés ;
- 14 *b bis)* Le même II est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 15 « Lorsqu'elles déterminent la nature et l'étendue du besoin à satisfaire dans le cadre d'un marché public de fournitures ou de services de produits agricoles et de denrées alimentaires, les personnes morales de droit public mentionnées au premier alinéa du I du présent article prennent en compte les conditions de fraîcheur, la nécessité de respecter la saisonnalité et le niveau de transformation attendu des produits. » ;
- 16 *c)* Sont ajoutés des IV et V ainsi rédigés :
- 17 « IV. – Les règles fixées au présent article sont applicables à compter du 1^{er} janvier 2024 aux repas servis dans tous les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit privé ont la charge.
- 18 « V. – À compter de la publication de la loi n° ... du ... portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, le Gouvernement transmet au Parlement et rend public au 1^{er} janvier un bilan statistique annuel de l'application du présent article.
- 19 « Ce bilan s'attache à éclairer le Parlement sur :
- 20 « 1° La part des différentes catégories de denrées alimentaires représentées au sein des produits de qualité servis ;
- 21 « 2° La part des produits de qualité servis répondant à chacun des critères définis à l'article L. 230-5-1 du présent code. » ;
- 22 2° L'article L. 230-5-2 est abrogé ;

23 3° L'article L. 230-5-3 est ainsi rédigé :

24 « Art. L. 230-5-3. – Les personnes morales ayant la charge d'un restaurant collectif informent à l'entrée du restaurant, par un affichage permanent, actualisé au moins une fois par an, lisible par tous les usagers, et au moins une fois par an par communication électronique, les usagers des restaurants collectifs de la part des produits définis au I de l'article L. 230-5-1 et de la part des produits issus de projets alimentaires territoriaux entrant dans la composition des repas servis. » ;

25 4° À l'article L. 230-5-4, les mots : « dont les personnes morales mentionnées aux articles L. 230-5-1 et L. 230-5-2 ont la charge » sont supprimés.

26 II. – (*Non modifié*) Le 3° du I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

27 III. – (*Non modifié*) Les 2° et 4° du I entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure pour avis.

Mme Anne-Catherine Loisiert, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Avec cet article, nous abordons la question des approvisionnements dans la restauration collective. Je souhaiterais donc vous présenter le cap adopté par la commission des affaires économiques.

Deux postures sont possibles.

La première pose comme priorité absolue le fait de tendre vers un maximum de produits sous labels en restauration collective, d'une part, en affichant des objectifs très ambitieux, mais malheureusement peu réalistes au regard des approvisionnements actuels, et, d'autre part, en restreignant la liste des produits éligibles aux labels les plus exigeants.

Ces objectifs, certes ambitieux, se heurtent à une double réalité : à un manque de disponibilité de la matière première française pour répondre au choc de la demande – je rappelle que le bœuf ou le porc sous SIQO (signes officiels d'identification de la qualité et de l'origine) représente aujourd'hui 3 % de la production nationale, les œufs, 4 %, et les fruits et légumes, 1 % – ; à la problématique du prix des repas dans les cantines, qui ne seront pas, à court terme, en mesure d'absorber un surcoût des denrées, alors qu'on leur demande dans le même temps de pratiquer des prix réduits pour les repas.

Ainsi cet objectif n'est-il pas atteignable à court terme. Pis, il risque de se traduire par une augmentation du nombre de produits importés.

La seconde posture est celle qu'a choisie la commission des affaires économiques, qui considère que la priorité absolue est de s'attaquer à très court terme à la part des produits importés dans notre restauration collective, pour atteindre à la fois les objectifs de la loi Climat et ceux de la loi Égalim pour une alimentation saine et durable. Une telle option implique d'élargir la liste des produits français à privilégier dans les cantines à d'autres produits de nos régions respectueux de l'environnement et d'un cahier des charges. C'est ainsi que la commission a inséré dans la liste des produits à privilégier par les gestionnaires les produits locaux et les produits sous certification de conformité, dans la mesure où ils répondent à un cahier des charges exigeant.

Les deux options, vous l'avez compris, ne sont pas compatibles à court terme. Rehausser les objectifs ou restreindre la liste, comme les auteurs de certains amendements le proposent, impliquera une équation impossible à résoudre pour nos gestionnaires, qui recourront alors à des produits importés, disponibles, éligibles et moins chers. C'est pourquoi je vous proposerai une solution opérationnelle visant à faire de la lutte contre les produits importés la priorité pour favoriser les produits français, y compris, bien sûr, les produits sous SIQO, qui bénéficieront bien évidemment d'une explosion du marché avec le déploiement du dispositif à la restauration collective privée et aux services de l'État.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Tissot, sur l'article.

M. Jean-Claude Tissot. L'article 60 de ce projet de loi revient sur la loi Égalim, en apportant des précisions concernant les produits entrant dans la liste des 50 % de produits de qualité autorisés pour la restauration collective publique. Malheureusement, l'examen en commission des affaires économiques du Sénat a conduit à amoindrir les objectifs d'un article déjà peu ambitieux. Pourtant, il est aujourd'hui indispensable, pour des raisons environnementales, mais aussi pour la qualité des repas, que ce soit sur le plan nutritif et pour la santé de nos concitoyens, d'améliorer significativement l'encadrement des produits servis dans la restauration collective.

Ainsi, il n'est plus acceptable de retrouver dans la liste des produits de qualité autorisés des produits dits HVE 2, qui ne correspondent plus aux critères définis, aux côtés de produits ayant une certification de niveau 3, qui répondent bien plus nettement aux objectifs environnementaux et sanitaires. Soyons clairs, la certification HVE 2 est devenue insuffisante et doit être retirée le plus rapidement possible des produits de qualité autorisés pour la restauration collective publique. Tel sera le sens de plusieurs de nos amendements.

Nous devons être exigeants et ne tolérer aucune régression lorsque nous parlons de notre alimentation, et particulièrement des repas servis à nos enfants.

Nous n'oublions pas que les agriculteurs ont fait des efforts pour atteindre les premiers niveaux de certification. Toutefois, la responsabilité du législateur est de toujours s'orienter vers la meilleure perspective pour l'intérêt général.

Mes chers collègues, dans le cadre de l'examen de cet article 60, soyons ambitieux, en ne prenant en compte que le niveau 3 de la certification haute valeur environnementale pour les 50 % de produits de qualité servis dans la restauration collective.

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, sur l'article.

M. Joël Labbé. Nous en arrivons au sujet de la qualité de l'alimentation dans la restauration collective.

Les amendements tendant à définir la qualité sont intéressants, car ils dessinent en creux le modèle agricole que nous souhaitons développer. En effet, cet article, comme d'autres dans le projet de loi, fait craindre des reculs en matière de développement de l'agriculture biologique.

L'agriculture biologique est reconnue comme un modèle performant sur les plans tant économique et écologique que pour la rémunération des agriculteurs. Elle est également pourvoyeuse d'emplois, elle assure un maillage agricole du territoire et elle est génératrice d'externalités en matière de qualité de l'eau, de l'air et des sols, ainsi que de biodiversité.

Elle permet une alimentation de qualité saine et diversifiée. Pourtant, si nous retraçons l'histoire de ces dernières années – fin du financement national de l'aide au maintien ; mise en place d'un crédit d'impôt pour la HVE quasiment au même niveau que pour l'agriculture bio ; annonces sur la PAC ; baisse des soutiens à l'agriculture biologique –, on peut regretter que ce projet de loi semble acter des signaux allant tous dans le même sens : un désengagement de l'État *via* un moindre soutien à l'agriculture biologique.

Alors que dans le texte figure l'engagement d'atteindre un objectif de 60 % de viande « de qualité », il n'est pas prévu de sanctuariser un pourcentage de bio, qui était pourtant à la base de la définition de la qualité alimentaire dans la loi Égalim.

Aujourd'hui, le cahier des charges de la HVE n'est pas suffisant, comme le montre une note de l'OFB, que vous n'avez toujours pas rendue publique, monsieur le ministre – nous vous avons saisi par un courrier il y a peu de temps de cette demande.

Pour remédier à ce très mauvais signal, nous proposons donc plusieurs amendements visant à renforcer la part du bio dans la définition de la qualité et à limiter celle de la HVE, afin de faire preuve de cohérence et de permettre une réelle transition alimentaire. Les agriculteurs biologiques ont besoin d'être soutenus ; ils ont aussi besoin d'être rassurés.

Monsieur le ministre, je tiens à vous dire que les propos que vous avez tenus précédemment étaient agressifs à notre égard et caricaturaux. Je les prends pour l'expression d'un certain mépris. Lorsque vous nous méprisez, vous méprisez aussi les agriculteurs et la population que nous représentons ! (*Applaudissements sur les travées du groupe GEST, ainsi que sur des travées du groupe SER.*)

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

L'amendement n° 1208 rectifié *bis*, présenté par M. Gay, Mme Varailles et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 2

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...) Le premier alinéa du I est ainsi modifié :

- l'année : « 2022 » est remplacée par l'année : « 2024 » ;

- le taux : « 50 % » est remplacé par le taux : « 100 % » ;

- le taux : « 20 % » est remplacé par le taux : « 50 % » ;

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Il s'agit d'un amendement d'appel.

Monsieur le ministre, je vous poserai juste une question : comment comptez-vous atteindre l'objectif de 50 % de local et de bio sans soutenir suffisamment nos filières et en continuant à signer des traités de libre-échange par dizaines : CETA, JEFTA, Mercosur, Nouvelle-Zélande, Australie, Vietnam, Indonésie, et j'en oublie ?

Si vous arrivez à répondre à cette question, nous retirerons notre amendement.

M. le président. L'amendement n° 1905, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 2

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

aa) Le premier alinéa du I est ainsi modifié :

- l'année : « 2022 » est remplacée par l'année : « 2025 » ;

- le taux : « 50 % » est remplacé par le taux : « 80 % » ;

- le taux : « 20 % » est remplacé par le taux : « 50 % » ;

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

Le *aa* du 1° du I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2022.

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement vise à retirer les produits issus de la HVE des produits de qualité pouvant être intégrés à la restauration collective, tant qu'une réforme du cahier des charges de la HVE n'aura pas abouti. En effet, cette certification repose sur un cahier des charges incohérent, notamment pour les systèmes d'élevage, qui ne garantit pas aujourd'hui la qualité des produits, comme l'ont démontré un récent rapport de l'Iddri et une note de l'Office français de la biodiversité, dont nous attendons toujours la publication.

Si un label environnemental intermédiaire entre le bio et l'agriculture conventionnelle pouvait présenter un intérêt, et si la HVE était ce label, il faudrait pour autant que le cahier des charges soit cohérent.

L'idée n'est pas ici de dire que seuls les produits bio présentent un intérêt. D'autres dispositifs permettent d'avancer, notamment les systèmes herbagers, le porc sur paille, le travail sur les rotations et sur les haies et les surfaces d'intérêt écologique. Mais, aujourd'hui, la HVE n'apporte pas de garanties.

Une réforme de la certification est nécessaire avant que d'en faire un outil efficace de politique publique. Elle est d'ailleurs en cours et devrait aboutir en janvier 2023, d'après les échos que j'ai entendus, pour modifier en profondeur le cahier des charges. M. le ministre pourra peut-être nous apporter des précisions à ce sujet.

Aussi, il est proposé, par cet amendement, de supprimer la possibilité pour les produits issus du plus haut niveau de la certification HVE d'entrer dans les 50 % de qualité en restauration collective jusqu'à la date de 2023, le temps de prévoir une évolution cohérente du cahier des charges de la HVE. Il est en effet incohérent d'orienter les soutiens publics vers la HVE tant que sa performance environnementale n'est pas démontrée et alors qu'une réforme majeure de son cahier des charges est en cours. Cette catégorie est en effet actuellement utilisée pour détourner la notion de qualité alimentaire des produits de la restauration collective.

À titre d'exemple, la charte EVA, qui certifie aujourd'hui la quasi-totalité de la volaille standard française, vient d'obtenir la certification environnementale de niveau 2. Ainsi, ces produits, qui correspondent à un modèle d'élevage intensif, peuvent intégrer les 50 % de produits durables dans la restauration collective, ce qui ne correspond pas à l'esprit initial de la loi.

M. le président. Mon cher collègue, vous allez encore plus vite que moi, car, à la place de l'amendement n° 1905, vous venez de défendre l'amendement n° 1902. Considérons que vous l'avez présenté par anticipation...

L'amendement n° 1628, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Lubin, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Prévile et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- au premier alinéa, le taux : « 50 % » est remplacé par le taux : « 60 % » et les mots : « au 2° » sont remplacés par les mots : « aux 2° et 3° » ;

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Cet amendement vise à préciser la liste des produits de qualité acceptés pour la restauration collective publique dans le cadre des dispositions de la loi Égalim.

Nous sommes très attachés à la préservation et à la défense des produits sous signes officiels d'identification de la qualité et de l'origine. Ces SIQO répondent à de hauts niveaux de qualité alimentaire et sont identifiés et appréciés par les consommateurs. Or la rédaction actuelle du code rural, même en prenant en compte les modifications opérées par le présent projet de loi, met en place une concurrence déloyale pour ces produits au profit d'autres produits ne présentant pas nécessairement les mêmes gages de qualité.

Afin d'accorder aux produits sous SIQO la place qui devrait être la leur, sans remettre en cause les objectifs de montée en gamme déjà inscrits dans la loi, cet amendement vise à porter de 50 % à 60 % la part des produits de qualité servis dans les restaurants collectifs d'ici à 2022, de prévoir que 20 % devront être sous SIQO et de maintenir l'objectif de 20 % des produits issus de l'agriculture biologique.

Je précise que nous considérons la qualification HVE 3 comme un gage de qualité alimentaire.

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

L'amendement n° 316 rectifié *bis* est présenté par MM. de Nicolaÿ, Retailleau et Vogel, Mme Paoli-Gagin, MM. Mandelli, Malhuret et H. Leroy, Mme Dumont, MM. Courtial, Bouchet et Brisson, Mme Deromedi, MM. Duplomb, Piednoir et B. Fournier, Mme Garriaud-Maylam et M. Genet.

L'amendement n° 875 est présenté par M. Folliot.

L'amendement n° 1146 est présenté par M. Cozic.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- au premier alinéa, les mots : « , les produits mentionnés au 2° du présent I devant représenter une part au moins égale, en valeur, à 20 % » sont remplacés par les mots : « et les signes d'identification de la qualité et de l'origine, c'est-à-dire les produits mentionnés au 1° de l'article L. 640-2, devant représenter une part au moins égale, en valeur, à 30 % » ;

La parole est à M. Louis-Jean de Nicolaÿ, pour présenter l'amendement n° 316 rectifié *bis*.

M. Louis-Jean de Nicolaÿ. L'une des conclusions des États généraux de l'alimentation menés en 2018 était de permettre l'accès à tous, notamment dans le cadre de la restauration collective publique, à une alimentation de qualité, saine, durable et d'origine locale, en particulier à des produits locaux ou sous signes officiels de qualité.

Tel qu'il est rédigé, cet article permet à une grande partie de la production standard française d'entrer dans cet objectif, à la place des produits locaux sous signes officiels de qualité. C'est une bonne chose pour favoriser la production française, mais cela aura clairement un impact négatif pour les produits sous signes officiels d'identification de la qualité et de l'origine dans la restauration collective, car ils sont de fait plus chers que la production standard.

Afin que cet article réponde à son objectif initial concernant les produits sous signes officiels d'identification de la qualité et de l'origine, il est important de sanctuariser un pourcentage pour ces produits. Cet amendement tend donc à relever le pourcentage prévu de 20 % à 30 %.

M. le président. L'amendement n° 875 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Thierry Cozic, pour présenter l'amendement n° 1146.

M. Thierry Cozic. La charte EVA, qui encadre la production standard, a été reconnue en certification environnementale de niveau 2, et ce bien qu'elle comporte peu de critères environnementaux, notamment en termes de respect de la réglementation. Cette charte permet désormais à la volaille standard de pouvoir être intégrée dans les 50 % de la loi Égalim. Le risque est que ce type de produit représente tous les volumes de volailles achetés par le secteur de la restauration collective, puisqu'il est moins cher que les volailles fermières label rouge, IGP ou bio.

Ce n'est qu'un exemple parmi d'autres. Un référentiel belge concernant des légumes a également été reconnu en certification environnementale de niveau 2.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Pour les raisons déjà évoquées précédemment, la commission a émis un avis défavorable sur les amendements visant à rehausser les seuils à atteindre. Je le rappelle, la priorité à court terme est bien de lutter contre les produits importés, et non de durcir les seuils à atteindre pour une liste de produits trop restrictive, évinçant au final bon nombre de produits français.

Il est important de ne pas envoyer de signaux contradictoires aux gestionnaires et de maintenir les objectifs déjà ambitieux que nous avons fixés il y a seulement deux ans. On estime que les objectifs à atteindre – 50 % et 20 % – sont aujourd'hui à 15 % et 7 %. Nous en sommes à rehausser les objectifs, alors que nous n'arrivons même pas à atteindre les cibles fixées depuis deux ans ! Proposons donc plutôt des solutions opérationnelles aux gestionnaires en élargissant la liste et en arrêtant de modifier sans cesse les objectifs fixés par le législateur à chaque loi.

Les amendements n°s 1208 rectifié *bis*, 1905 et 1628 changent les règles du jeu une fois encore, alors même que les gestionnaires viennent seulement de se structurer. L'avis est donc défavorable.

Les amendements n°s 316 rectifié *bis* et 1146 sont au final contradictoires et difficilement lisibles : quelle est la différence entre un objectif de 50 % de produits Égalim, à savoir majoritairement des produits bio et SIQO, et le taux préférentiel proposé de 30 % pour des SIQO qui, eux-mêmes, intègrent des bio ? Franchement, cela devient un vrai casse-tête pour les gestionnaires !

Je voudrais vraiment appeler l'attention de mes collègues sur le fait que ces amendements sont très restrictifs : leur adoption conduirait, au final, à évincer nos productions françaises, au bénéfice de produits importés moins chers pour compenser le surcoût des SIQO sur les 70 % restants. L'avis est donc également défavorable sur ces amendements.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Comme celui de Mme la rapporteure pour avis, mon avis est défavorable.

Il faut se mettre à la place d'un gestionnaire de cantine : à un moment donné, trop d'objectifs tuent l'objectif. Des sous-objectifs peuvent être ajoutés, mais le dispositif va devenir totalement ingérable. À la fin des fins, et alors que l'enjeu est déjà énorme comme le disait Mme la rapporteure pour avis, il faudra atteindre les objectifs d'Égalim. À trop vouloir aller dans le détail, il deviendra impossible de piloter le système au niveau local.

De nombreux intervenants ont évoqué la question de la HVE et du bio. Mesdames, messieurs les sénateurs, j'appelle votre attention collégiale sur un point : on voit aujourd'hui une sorte de guerre fratricide opposer bio et HVE. Cette situation est, me semble-t-il, très dangereuse, d'autant que les défenseurs de l'un critiquent l'autre et vice-versa. Nos agricultures sont dépendantes de nos territoires, de nos spécificités : c'est une bonne chose d'avoir du bio – d'ici à la fin du quinquennat, nous aurons doublé la surface agricole utile en bio –, qu'il faut soutenir à fond, tout comme c'est une bonne chose d'avoir de la HVE, qu'il faut soutenir de la même manière.

Monsieur Labbé, nous avons voté les crédits pour la révision du label HVE et lancé le cahier des charges pour recruter les personnes qui en seront chargées. Comme je m'y étais engagé à l'automne dernier, la démarche est lancée, et elle est même financée dans le cadre du plan Écophyto.

Monsieur Gay, ne nous y trompons pas : ce qui est en jeu, ce n'est pas l'accord de libre-échange. Le problème vient non pas du fait qu'il y ait 5 %, 10 %, 20 % ou 0 % de droits tarifaires à l'entrée, mais des clauses miroirs. Aujourd'hui, on autorise l'importation de produits élaborés selon des normes qui ne sont pas acceptées sur notre territoire. Cela doit nous conduire à deux conclusions.

D'abord, il faut arrêter de dire que c'est l'État qui fait de la surtransposition. Ce n'est pas vrai ! Peut-être qu'il en fait ici ou là, mais de nombreuses surtranspositions sont votées dans les hémicycles du Parlement – ne nous racontons pas d'histoires ! Parfois, ceux qui m'interpellent pour savoir pourquoi il y a autant d'importations, et pour lutter contre ces accords de libre-échange, sont les mêmes qui n'ont cessé d'ajouter des normes et des normes... Soyons honnêtes !

Ensuite, je mènerai la bataille – je préside d'ailleurs le Conseil de l'Union européenne à partir du 1^{er} janvier 2022 –, et je peux vous assurer que je ne lâcherai rien sur mes trois priorités : les clauses miroirs, les clauses miroirs, les clauses miroirs. Songez qu'aujourd'hui encore on attend l'acte

délégué permettant d'empêcher l'importation de viandes produites aux antibiotiques de croissance, qui sont interdites depuis belle lurette dans notre pays.

Je mènerai cette bataille au niveau européen avec énormément de force. La question des clauses miroirs est indépendante de celle du libre-échange : quels que soient les droits de douane, c'est l'Europe qui doit exporter ses normes et non importer les normes des autres. J'espère vous avoir convaincu, monsieur Gay.

M. le président. Monsieur Gay, l'amendement n° 1208 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Fabien Gay. Je n'ai pas été convaincu, mais je le retire.

M. le président. L'amendement n° 1208 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à M. Joël Labbé, pour explication de vote sur l'amendement n° 1905.

M. Joël Labbé. J'ai « zappé » cet amendement tout à l'heure...

Je propose d'établir, pour la restauration collective publique, de nouveaux objectifs de bio et de qualité pour 2025, en portant la part de produits de qualité à 80 %, dont 50 % de bio. Nous sommes presque en 2022, date fixée pour l'atteinte des objectifs d'intégration de bio et de qualité dans la restauration collective...

Il faut non pas en rester là – nous n'avons d'ailleurs pas encore atteint ces objectifs –, mais s'inscrire dans une démarche d'amélioration constante, en phase avec les attentes sociétales sur la qualité et la relocalisation de l'alimentation, ainsi qu'avec la protection de l'environnement et l'amélioration de la rémunération des agriculteurs.

Les objectifs de montée en gamme sur les signes de qualité, travaillés lors des États généraux de l'alimentation, doivent être accompagnés par un développement de l'offre, notamment *via* la restauration collective.

Monsieur le président, s'il m'avait été demandé de retirer mon amendement, je ne l'aurais pas fait !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1905.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1628.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 316 rectifié *bis* et 1146.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte les amendements.)

M. le président. L'amendement n° 899 rectifié, présenté par Mme Boulay-Espéronnier, M. Rapin, Mme Raimond-Pavero, M. Burgoa, Mme Deromedi, MM. Brisson et Rojouan et Mmes Bonfanti-Dossat et Garriaud-Maylam, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- le premier alinéa est complété par les mots : « et les produits de la mer mentionnés au 4° du présent I devant représenter une part au moins égale, en valeur, à 50 % des produits de la mer » ;

La parole est à Mme Céline Boulay-Espéronnier.

Mme Céline Boulay-Espéronnier. La pêche est un sujet de tension écologique extrêmement important pour nos environnements marins. Il est urgent de faire évoluer notre consommation de produits de la mer vers des pratiques plus durables. Une action forte sur la consommation de produits de la mer dans la restauration collective est susceptible d'engendrer une réduction significative de notre impact marin. Cependant, l'article L. 230-5-1 du code rural et de la pêche maritime est très peu contraignant en termes de consommation de produits de la mer.

Nous devons noter que rien n'impose que des produits de la mer soient inclus dans les 50 % de produits spécifiés. Nous observons d'ailleurs que, parmi tous les produits servis dans ces établissements, les produits de la mer sont les bons perdants en termes de labellisation durable, ce qui confirme l'intérêt de renforcer la contrainte prévue dans l'article en question.

Nous pouvons ajouter qu'en termes de labellisation durable des produits de la mer le seul critère pertinent est la condition prévue au 4° de l'article L. 230-5-1 du code rural et de la pêche maritime. C'est à la lumière de ces éléments que nous proposons d'imposer à la restauration collective de servir des produits de la mer dont au moins la moitié d'entre eux, en valeur, correspondent à la condition susmentionnée.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. La restauration collective propose, il est vrai, le plus souvent du poisson congelé pour des raisons de facilité, de respect des règles sanitaires et souvent de prix. Toutefois, je ne crois pas que prévoir une sous-catégorie soit une bonne solution : cela risque, une fois encore, de virer au casse-tête pour nos gestionnaires.

J'ajoute que l'écolabel visé ne concerne qu'une poignée de produits et qu'il n'inclut pas les produits de la pêche label rouge. En pratique, il sera impossible d'atteindre le taux visé.

En outre, l'amendement est quasi satisfait, puisque l'article prévoit, un peu plus loin, qu'il est obligatoire pour la restauration collective que les viandes et les poissons, avec les critères déjà prévus par la loi, représentent 60 % des taux d'approvisionnement globaux, y compris les SIQO.

Je sollicite le retrait de l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

M. le président. Madame Boulay-Espéronnier, l'amendement n° 899 rectifié est-il maintenu ?

Mme Céline Boulay-Espéronnier. Non, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 899 rectifié est retiré.

L'amendement n° 1442, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Jacquin, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéas 4 et 5

Supprimer ces alinéas.

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Cet amendement vise à supprimer les alinéas 4 et 5 introduits par Mme la rapporteure pour avis en commission. Ces alinéas incluent, dans la liste des produits de qualité à proposer dans la restauration collective, les produits « dont l'acquisition a été fondée, principalement, sur les performances en matière de protection de l'environnement et de développement » des circuits courts et les produits locaux.

Nous sommes très attachés, bien entendu, au développement des circuits courts et aux produits locaux – la multiplication de nos initiatives et amendements sur ce sujet le démontre –, mais nous estimons qu'il n'existe pas nécessairement de lien entre circuits courts et qualité de la production. Or l'utilisation de l'expression « fondée, principalement, sur les performances en matière de protection de l'environnement » pourrait laisser la place à une large interprétation qui ne correspondrait pas à l'esprit de la loi.

Il ne faudrait pas envoyer un mauvais message à des filières qui répondent actuellement à des cahiers des charges très stricts pour bénéficier d'un signe de qualité reconnaissable et reconnu. C'est pourquoi, au vu du flou de la rédaction de l'alinéa 5, nous en proposons la suppression.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Nous avons effectivement mis en place un dispositif qui permet aux produits locaux et aux circuits courts d'être pris en compte et privilégiés dans la restauration collective. C'est, je le pense, une œuvre utile essentielle pour atteindre les objectifs d'Égalim et qui est attendue par nos gestionnaires et les usagers pour mieux localiser notre alimentation en utilisant le levier de la restauration collective et pour structurer – on sait combien c'est important – les filières locales. Une alimentation plus locale, c'est une alimentation qui répond à l'objectif de ce projet de loi, c'est-à-dire qui a une empreinte carbone réduite.

J'ajoute que nous avons précisé, mon cher collègue, un critère de qualité et un critère environnemental, qui permettent à ces produits d'entrer pleinement dans les 50 % d'Égalim.

L'avis est défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1442.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1328 rectifié *ter*, présenté par Mme Billon, MM. S. Demilly et Kern, Mmes Dindar et Jacquemet, MM. Delcros et Canévet, Mme Férat, MM. Henno, Levi, Hingray, Capo-Canellas, Détraigne et Duffourg, Mme Morin-Desailly, M. J. M. Arnaud et Mme Létard, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 5

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

– le 3° est ainsi rédigé :

« 3° Ou issus de produits bénéficiant d'autres signes ou mentions prévus à l'article L. 640-2 du présent code dont l'utilisation est subordonnée au respect de règles destinées à favoriser la qualité des produits ou la préservation de l'environnement ; »

La parole est à Mme Annick Billon.

Mme Annick Billon. Cet amendement a pour objet de clarifier la comptabilisation des produits prévus à l'article L. 640-2 du code rural et de la pêche maritime : label rouge, IGP, AOP, STG. En effet, label rouge et IGP ont une particularité par rapport à d'autres certifications et signes officiels de qualité et d'origine : leurs cahiers des charges encadrent précisément un certain nombre d'opérations concernant le produit pour que celui-ci bénéficie du logo label rouge ou IGP, jusqu'à la transformation et le conditionnement. Par exemple, la viande crue bénéficie du label rouge, mais pas les produits pré-cuits et pré-tranchés, qui intéressent la restauration collective, car ces modes de présentation ne sont pas prévus dans les cahiers des charges.

Aussi, pour favoriser l'intégration des produits label rouge ou IGP dans la restauration collective selon la loi Égalim, il est important de pouvoir comptabiliser des produits dont la présentation adaptée à la restauration collective n'est pas forcément prévue dans les cahiers des charges label rouge et IGP.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Les produits label rouge ou AOP sont inclus dans la liste, mais, si le produit est préparé à l'avance, il ne l'est plus. L'amendement résout astucieusement cette difficulté : avis favorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Le problème a été très bien résumé. Je suis évidemment favorable à ce que nous trouvions une solution, mais je demande le retrait de l'amendement. Nous avons en effet une autre solution, *via* le Conseil national de la restauration collective (CNRC), laquelle permettra la prise en compte du rôti label rouge qui aura été coupé en tranches, pré-cuit ou cuit.

M. le président. Madame Billon, l'amendement n° 1328 rectifié *ter* est-il maintenu ?

Mme Annick Billon. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1328 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 1662, présenté par Mme Monier, MM. Michau, Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Prévillat et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 7

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... Ou bénéficiant des marques Valeurs Parc naturel régional et Esprit Parc national fondées sur des critères d'exigences environnementales, sociales et patrimoniales et respectant les exigences d'un cahier des charges précis s'appuyant sur un référentiel national ; »

La parole est à M. Jean-Jacques Michau.

M. Jean-Jacques Michau. Les produits bénéficiant des marques Valeurs parc naturel régional et Esprit parc national répondent totalement aux objectifs de l'article 24 de la loi Égalim.

Nous estimons anormal, tant pour les producteurs qui se sont inscrits dans les démarches de ces marques que pour les élus locaux qui font vivre les parcs naturels régionaux et les parcs nationaux, que ces produits soient exclus des 50 % de produits obligatoires de la restauration collective d'ici à 2022. Cette incompréhension est d'ailleurs partagée par le Conseil économique, social et environnemental, qui, dans son avis *Pour une alimentation durable ancrée dans les territoires* du 9 décembre 2020, préconise d'inclure les produits de la marque Valeurs parc naturel régional parmi les 50 % de produits durables.

M. le président. L'amendement n° 328 rectifié, présenté par Mme V. Boyer, M. Frassa, Mmes Garriaud-Maylam et Belhiti, MM. Genet, Bouchet, Milon, Rojouan, Meurant et Sido, Mme Dumas, M. Le Rudulier et Mme Pluchet, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- après le 8°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ... Ou bénéficiant d'une marque répondant à des critères de développement durable, dont la liste est déterminée par décret. » ;

La parole est à M. Fabien Genet.

M. Fabien Genet. Cet amendement a été déposé par Valérie Boyer.

J'ajoute à ce qui vient d'être dit que ces marques à la fois nationales et territoriales sont attachées à des produits et services qui répondent aux critères de développement durable. Elles sont porteuses des valeurs de ces aires protégées que sont les parcs naturels régionaux et les parcs nationaux et distinguent des produits conciliant aspects écologiques, économiques et sociaux.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Tel qu'il est rédigé, l'amendement n° 1662 est non conforme au droit européen, car il retient une origine géographique précise.

Ces deux amendements sont en réalité en partie satisfaits par la rédaction de la commission : si le cahier des charges est validé par le ministère et certifié par un tiers indépendant, ces produits seront éligibles sous des critères de qualité et des critères environnementaux.

Je sollicite donc le retrait de ces amendements. À défaut, j'y serai défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1662.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 328 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il est presque minuit. La conférence des présidents, en accord avec la commission, ayant décidé d'ouvrir la nuit, je vous propose de poursuivre notre séance jusqu'à une heure trente.

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

Il en est ainsi décidé.

Je suis saisi de six amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 1688, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Jacquin, Mme Prévile et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

- les 6° et 7° sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« ... Ou issus des exploitations ayant fait l'objet du plus haut niveau de certification prévu à l'article L. 611-6 ; »

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Cet amendement, porté depuis plus de deux ans par les sénateurs du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, vise à répondre à la problématique que j'évoquais déjà il y a quelques instants.

Nous estimons que, pour respecter l'esprit de la loi, la liste des 50 % de produits de qualité autorisés pour la restauration collective publique doit répondre à des critères objectivables et vérifiables. Actuellement, apparaissent dans cette liste les produits certifiés HVE 3, mais également ceux qui sont issus d'une certification environnementale inférieure que nous appelons souvent HVE 2.

Si nous sommes très attachés au développement du niveau de certification 3, qui répond à de véritables critères de qualité, nous nourissons des réserves sur les niveaux de certification environnementale inférieurs, non pas dans l'absolu, mais parce qu'ils s'inscrivent dans une trajectoire de progrès vers le niveau 3. C'est pourquoi, par cet amendement, nous proposons que seul le niveau 3 de la certification HVE puisse entrer dans les 50 % de produits de qualité en restauration collective. Bien évidemment, le niveau HVE 2 pourra toujours être servi dans la restauration collective, mais au titre des autres 50 % que nous pourrions qualifier de standards.

M. le président. L'amendement n° 1902, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- le 6° est abrogé ;

- au 7°, l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2023 » ;

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement vise à supprimer les produits issus de la certification HVE de la liste des produits de qualité pouvant être intégrés à la restauration collective tant qu'une réforme du cahier des charges de cette certification n'aura pas abouti.

M. le président. L'amendement n° 1439, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

– au 6°, l'année : « 2029 » est remplacée par l'année : « 2024 » ;

– au 7°, l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2025 » ;

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Cet amendement de repli vise à rétablir les deux alinéas supprimés en commission concernant l'avancement du calendrier autorisant uniquement les produits HVE 3, tout en étant plus ambitieux que le texte issu de l'Assemblée nationale.

Ainsi, nous proposons de fixer à 2025 la date à partir de laquelle seuls les produits certifiés HVE 3 seront comptabilisés dans la liste des 50 % de produits durables. Comme je viens de l'indiquer, le niveau de certification 2 ne présente pas, à notre sens, les mêmes garanties de qualité que les autres produits actuellement autorisés dans la liste. Le délai de 2025 nous semble réalisable.

Une fois de plus, nous tenons à rappeler que cet amendement ne revient pas à exclure la possibilité de s'approvisionner en produits HVE 2 dans la restauration collective ; il s'agit simplement de ne pas les comptabiliser dans la liste des produits de qualité.

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

L'amendement n° 1330 rectifié *ter* est présenté par Mme Billon, MM. Bonnecarrère, S. Demilly et Kern, Mmes Dindar et Jacquemet, MM. Delcros, Canévet, Henno, Levi, Hingray, Capo-Canellas, Détraigne, Duffourg et J.M. Arnaud et Mmes Morin-Desailly et Létard.

L'amendement n° 1440 est présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

L'amendement n° 2061 est présenté par Mme Schillinger, M. Marchand, Mme Havet, MM. Rambaud, Lévrier et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

– au 6°, l'année : « 2029 » est remplacée par l'année : « 2026 » ;

– au 7°, l'année : « 2030 » est remplacée par l'année : « 2027 » ;

La parole est à Mme Annick Billon, pour présenter l'amendement n° 1330 rectifié *ter*.

Mme Annick Billon. J'ai écouté la prise de parole de Mme la rapporteure pour avis sur cet article. Je me range à ses arguments, en retirant cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 1330 rectifié *ter* est retiré.

La parole est à M. Franck Montaugé, pour présenter l'amendement n° 1440.

M. Franck Montaugé. Il s'agit de nouveau d'un amendement de repli. Comme vous le constatez, mes chers collègues, nous faisons le maximum pour tenter de vous convaincre.

Cet amendement vise à rétablir les deux alinéas supprimés en commission concernant l'avancement du calendrier autorisant uniquement les produits HVE 3, en retenant cette fois la rédaction de l'Assemblée nationale, à savoir 2027.

M. le président. La parole est à Mme Patricia Schillinger, pour présenter l'amendement n° 2061.

Mme Patricia Schillinger. L'article 60 étend à la restauration collective privée les dispositions de la loi Égalim prévoyant l'obligation de proposer une part de produits durables et de qualité à hauteur d'au moins 50 %, dont au moins 20 % de produits issus de l'agriculture biologique.

La commission a choisi de revenir sur une proposition de la rapporteure de l'Assemblée nationale, qui a souhaité anticiper la fin de la tolérance pour les produits sous certification environnementale de niveau 2.

Notre amendement tend à accélérer la transition vers le niveau 3, qui vise la haute valeur environnementale, en modifiant la date butoir pour choisir le 31 décembre 2026. Nous pensons que l'échéance doit être compatible avec la réalité ; or de nombreuses exploitations sont entrées dans le processus, mais sa finalisation prend parfois du temps. Ce délai jusqu'au 1^{er} janvier 2027 nous paraît être un bon compromis, réaliste, mais déterminé.

Avec cet amendement, nous choisissons d'accompagner l'engagement des producteurs, déjà nombreux à s'être inscrits dans cette démarche de certification, et d'inciter à produire toujours mieux avec des produits de meilleure qualité.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Comme je l'ai déjà indiqué, la commission est plutôt défavorable à une restriction de la liste des produits éligibles dans le cadre de la loi Égalim, d'autant que de nombreux exploitants se sont déjà engagés dans la certification de niveau 2 et qu'il leur faut encore du temps pour atteindre le niveau 3.

Revenir sur ce sujet reviendrait à revenir sur les engagements pris par le Gouvernement comme par le législateur au moment des débats sur cette loi et remettrait en cause les investissements déjà consentis. C'est pourquoi l'avis de la commission est défavorable à l'ensemble de ces amendements. Je précise que je suis sensible, comme mes collègues,

à l'intérêt d'un débat sur la HVE ; c'est un sujet que nous devons aborder, mais l'examen de ce projet de loi Climat ne me semble pas être le moment propice.

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

M. Julien Denormandie, ministre. L'avis est défavorable sur les amendements n° 1688, 1902 et 1439, et favorable sur les amendements identiques n° 1440 et 2061, qui rétablissent la date de 2027.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1688.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1902.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1439.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 1440 et 2061.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

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

L'amendement n° 1329 rectifié *ter* est présenté par Mme Billon, MM. Bonnecarrère, S. Demilly et Kern, Mmes Dindar et Jacquemet, MM. Delcros, Canévet, Henno, Levi, Hingray, Capo-Canellas, Détraigne, Duffourg et J.M. Arnaud et Mmes Morin-Desailly et Létard.

L'amendement n° 1904 est présenté par MM. Labbé, Dantec, Fernique, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéas 9 et 10

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Annick Billon, pour présenter l'amendement n° 1329 rectifié *ter*.

Mme Annick Billon. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour présenter l'amendement n° 1904.

M. Joël Labbé. La commission des affaires économiques du Sénat a fait le choix d'ajouter les produits bénéficiant d'une démarche de certification de conformité des produits (CCP) à la liste des produits compris dans les 50 % de produits durables et de qualité à intégrer en restauration collective. Pourtant, le certificat de conformité n'est pas une garantie suffisante de qualité. De ce fait, cette disposition n'est pas cohérente avec l'esprit initial de la mesure, à savoir favoriser la qualité alimentaire et environnementale en restauration collective.

La démarche de CCP n'est pas l'équivalent des autres mentions, signes et certifications. Du fait de leurs prix plus bas, liés à des démarches de qualité bien moins exigeantes, ces produits risquent d'être privilégiés par les restaurants collectifs, ce qui aurait pour effet de vider de son sens cette mesure, alors que ces restaurants ont déjà amorcé la transition pour atteindre en 2022 les objectifs fixés.

Il s'agit d'un recul par rapport à l'esprit initial de la loi Égalim. Il est donc proposé de revenir sur cette disposition adoptée en commission et de supprimer une telle mention dans la liste des produits de qualité définie à l'article L. 230-5-1 du code rural et de la pêche maritime.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Ces amendements entendent supprimer un apport de la commission visant à élargir à nos produits locaux l'éligibilité dans le cadre de la loi Égalim, en estimant que ces certificats de conformité n'ont pas de cahier des charges de produits sous label. C'est exact, et c'est la raison pour laquelle la commission a précisé que ces produits sous CCP auront un cahier des charges qui devra être contrôlé et validé par l'État et qu'il devra comporter des mesures environnementales et de qualité suffisantes. Les paramètres de qualité et d'apport environnemental sont donc bien pris en compte.

Ainsi, des labels sérieux qui n'ont pas pour autant, aujourd'hui, des SIQO, mais qui présentent des performances environnementales et qualitatives, pourront être éligibles, s'ils sont validés. Cela permettra par exemple à la filière bovine de créer, avec le ministère, un cahier des charges précis et sérieux afin de valoriser les steaks hachés dans les cantines. À défaut d'un tel cahier des charges, ces produits n'entreront pas dans le processus et ne seront pas compétitifs par rapport aux produits importés.

Si nous rejetons cet apport, mes chers collègues, nous nous privons d'un outil pour reconquérir les parts de marché perdues dans la restauration collective face aux denrées importées – nous en avons déjà parlé. La rédaction actuelle de l'article permet, me semble-t-il, de trouver un équilibre entre un cahier des charges exigeant et la lutte contre les produits importés. J'ajoute qu'un certain nombre de produits visés dans des amendements que nous venons d'examiner et dont la qualité sera garantie bénéficieront de ce dispositif élargi.

L'avis de la commission est donc défavorable sur ces amendements.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Nous avons eu ce débat à l'Assemblée nationale, et le Gouvernement ne souhaite pas inclure les produits CCP dans ce dispositif. Il est donc favorable à ces amendements identiques.

M. le président. La parole est à Mme Annick Billon, pour explication de vote.

Mme Annick Billon. Je vais suivre là aussi la position de Mme la rapporteure pour avis : je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 1329 rectifié *ter* est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 1904.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 32 rectifié *bis* est présenté par M. Menonville, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle, Decool, Wattedled, Kern, Capus, J.M. Arnaud, Hingray et Bascher, Mme Guillotin et M. Malhuret.

L'amendement n° 997 rectifié est présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa et Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas, Garriaud-Maylam et Pluchet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... Ou provenant d'animaux ayant accédé au pâturage pendant une période d'au moins cinq mois ; »

La parole est à M. Daniel Chasseing, pour présenter l'amendement n° 32 rectifié *bis*.

M. Daniel Chasseing. Le critère d'accès au pâturage est, à l'instar de l'autonomie des exploitations, l'un des principaux indicateurs de la « durabilité » des systèmes d'élevage.

Dans l'objectif de faciliter l'approvisionnement en viandes durables et de lutter contre les viandes d'importation en restauration collective – elles représentent 48 % des approvisionnements –, il semble pertinent d'intégrer ce critère à la liste fixée par la loi Égalim pour accéder à l'objectif de 50 % d'approvisionnement en produits durables.

M. le président. La parole est à M. Fabien Genet, pour présenter l'amendement n° 997 rectifié.

M. Fabien Genet. Il est défendu.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. C'est justement pour prendre en compte ces réalités que nous avons mis en place le dispositif des CCP. Ainsi, l'objectif des auteurs de ces amendements est quasiment satisfait par la rédaction que j'ai proposée : si les producteurs s'engagent dans une démarche de certification de leurs pratiques et que le cahier des charges est validé selon le protocole que nous avons évoqué précédemment, ils pourront valoriser ces pratiques et faire entrer leurs produits dans la gamme des produits éligibles dans le cadre de la loi Égalim.

Les produits visés par ces amendements entrent parfaitement dans la cible des bonnes pratiques et des produits de nos territoires que nous souhaitons mettre en avant, en les intégrant dans le dispositif. C'est pourquoi la commission demande le retrait de ces amendements identiques. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

J'ajoute que nous devons aussi penser aux gestionnaires des écoles et établissements : si nous intégrons trop de critères, le système deviendra totalement ingérable, surtout si ces gestionnaires doivent vérifier que les animaux ont accès à des pâturages... Le mieux est souvent l'ennemi du bien !

M. le président. Monsieur Chasseing, l'amendement n° 32 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Daniel Chasseing. Non, je le retire.

M. Fabien Genet. Je retire également le mien !

M. le président. Les amendements n° 32 rectifié *bis* et n° 997 rectifié sont retirés.

Je suis saisi de deux amendements identiques.

L'amendement n° 996 rectifié est présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa et Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas, Garriaud-Maylam et Pluchet.

L'amendement n° 1664 est présenté par MM. Redon-Sarrazy, Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Jacquin, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... Ou provenant d'une filière de production dont au moins 80 % de la production est réalisée en autonomie sur l'exploitation ; »

La parole est à M. Fabien Genet, pour présenter l'amendement n° 996 rectifié.

M. Fabien Genet. En France, l'autonomie fourragère des exploitations d'élevage de ruminants fait partie des spécificités et des principaux atouts de notre modèle : en moyenne, 60 % de l'alimentation fournie aux bovins est produite par l'éleveur sur son exploitation. Ce taux s'élève même à 80 % pour les cheptels allaitants.

C'est pour valoriser cet atout du modèle d'élevage français et engager les éleveurs sur la voie d'une amélioration de leurs pratiques sur ce plan que le présent amendement vise à intégrer ce critère d'autonomie des exploitations dans la liste des critères d'éligibilité aux 50 %, fixés par la loi Égalim, d'approvisionnement en produits durables des restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ont la charge.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Tissot, pour présenter l'amendement n° 1664.

M. Jean-Claude Tissot. Il est défendu.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. J'apporterai la même réponse que pour les amendements précédents : la certification de conformité permettra de valoriser les bonnes pratiques, de les intégrer dans une démarche validée par le ministère et, donc, d'intégrer ces produits dans les 50 % de produits éligibles. Par conséquent, la commission sollicite le retrait de ces amendements identiques. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Les arguments sont en effet les mêmes que pour les amendements précédents.

Si un gestionnaire de cantine scolaire, par exemple une entreprise qui travaille dans plusieurs endroits et qui doit gérer un grand nombre de commandes, doit s'assurer que la viande provient d'élevages qui ont une autonomie fourragère ou d'animaux ayant accès à un pâturage, le système devient tout simplement ingérable.

Je me bats tous les jours sur cette question de l'autonomie fourragère – il suffit de regarder le plan Protéines que nous avons mis en place. Pourtant, je crois que nous devons en rester aux labels de qualité et aux axes stratégiques fixés par la loi Égalim, sans entrer dans de trop grands niveaux de détails, qui, même s'ils sont vertueux, ne seront tout simplement pas applicables.

M. le président. Monsieur Genet, l'amendement n° 996 rectifié est-il maintenu ?

M. Fabien Genet. Non, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 996 rectifié est retiré.

Monsieur Tissot, l'amendement n° 1664 est-il maintenu ?

M. Jean-Claude Tissot. Oui, je le maintiens.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1664.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 881 rectifié *bis* est présenté par Mmes Boulay-Espéronnier et Raimond-Pavero, MM. Burgoa, Brisson et Rojouan, Mmes Bonfanti-Dossat et Garriaud-Maylam et M. Rapin.

L'amendement n° 945 est présenté par MM. S. Demilly, Moga et les membres du groupe Union Centriste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- après le 8°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ... À l'exclusion des produits issus d'élevages soumis à autorisation environnementale, telle que définie aux articles L. 511-1 et suivants du code de l'environnement, des produits issus de méthodes de productions ne pouvant bénéficier des mentions prévues aux *b*, *c*, *d* et *e* du 1 de l'article 11 du règlement (CE) n° 543/2008 de la commission du 16 juin 2008 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les normes de commercialisation pour la viande de volaille et des produits issus des productions sous code 3 selon les termes de l'annexe I du règlement (CE) n° 589/2008 de la Commission du 23 juin 2008 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les normes de commercialisation applicables aux œufs. »

La parole est à Mme Céline Boulay-Espéronnier, pour présenter l'amendement n° 881 rectifié *bis*.

Mme Céline Boulay-Espéronnier. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Moga, pour présenter l'amendement n° 945.

M. Jean-Pierre Moga. L'adoption de cet amendement ne pénaliserait pas la production française ; il nous mettrait à l'abri de produits d'importation de mauvaise qualité provenant d'élevages de grande taille et intensifs qui n'existent pas en France.

M. le président. L'amendement n° 1903, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 10

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

- Après le 8°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ... À l'exclusion des produits issus d'élevages soumis à autorisation environnementale, telle que définie à l'article L. 512-1 du code de l'environnement, des produits issus de méthodes de productions ne pouvant bénéficier des mentions prévues aux *b*, *c*, *d* et *e* du 1 de l'article 11 du règlement (CE) 543/2008 de la Commission du 16 juin 2008 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les normes de commercialisation pour la viande de volaille et des produits issus des productions sous code 3 selon les termes de l'annexe I du règlement (CE) 589/2008 du 23 juin 2008 de la Commission

portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les normes de commercialisation applicables aux œufs. » ;

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Le présent projet de loi vise à rendre cohérente la définition de la qualité alimentaire telle qu'elle est prévue par la loi Égalim pour l'approvisionnement en produits durables et de qualité en restauration collective.

Aujourd'hui, l'objectif de cette disposition est détourné, et certaines productions d'élevage les plus intensives peuvent y être intégrées *via* la certification environnementale de niveau 2, dont le cahier des charges est inopérant concernant l'élevage. À titre d'exemple, la charte EVA, qui certifie aujourd'hui la quasi-totalité des volailles standards françaises, vient d'obtenir la certification environnementale de niveau 2 par un arrêté du 25 janvier 2021. Ainsi, ces produits peuvent désormais intégrer les 50 % de produits durables en restauration collective.

L'amendement vise à éviter ces dérives et à exclure les productions d'élevage qui ne bénéficient pas d'une mention valorisante de qualité reconnue au niveau européen par le règlement de commercialisation des volailles, ainsi que les productions issues de poules pondeuses en cage et d'élevage soumis à autorisation environnementale.

Il apparaît essentiel, au-delà de l'extension de l'article L. 230-5-1 du code rural et de la pêche maritime à la restauration collective privée, de favoriser les élevages français répondant à des normes élevées de qualité, de bien-être animal et de respect de l'environnement.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Nous revenons sur le débat que nous avons eu au sujet de la HVE.

L'évolution des pratiques est en cours, je le répète, et, si nous réduisons considérablement la liste des produits éligibles dans le cadre de la loi Égalim, les objectifs ne seront jamais atteints et les gestionnaires continueront à privilégier des produits importés. C'est pourquoi la commission sollicite le retrait de ces amendements. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n° 881 rectifié *bis* et 945.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1903.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

L'amendement n° 1443, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

dont 20 % en valeur répondant aux conditions mentionnées au 2° du I

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Cet amendement vise à introduire une part d'agriculture bio pour les produits carnés et de la mer proposés en restauration collective.

Nous le savons, les produits proposés en restauration collective doivent atteindre 20 % en bio et en valeur. Cependant, pour atteindre cet objectif, l'ensemble des produits est comptabilisé, et il est fort probable que certaines filières, à commencer par celle des fruits et légumes, seront davantage mobilisées pour atteindre cet objectif.

Le présent amendement vise donc à s'assurer de la diversification des produits permettant d'atteindre le 20 % en bio, en précisant que, pour les produits carnés et de la mer, 20 % en valeur devront être issus de l'agriculture biologique.

M. le président. L'amendement n° 1906, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

, dont une part d'au moins 20 %, en valeur, de produits répondant au 2° du même I

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. L'amendement est défendu.

M. le président. L'amendement n° 880 rectifié *bis*, présenté par Mmes Boulay-Espéronnier et Raimond-Pavero, MM. Burgoa, Brisson et Rojouan, Mmes Bonfanti-Dossat et Garriaud-Maylam et M. Rapin, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La part des viandes bovines, porcines, ovines et de volaille et les produits de la pêche répondant aux conditions prévues au deuxième alinéa du présent I doit représenter une part au moins égale en valeur à 20 %.

La parole est à Mme Céline Boulay-Espéronnier.

Mme Céline Boulay-Espéronnier. Défendu.

M. le président. L'amendement n° 828 rectifié, présenté par M. Gay, Mme Varailles et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

La part des viandes bovines, porcines, ovines et de volaille et les produits de la pêche répondant aux conditions prévues au 2° du présent I doit représenter une part au moins égale en valeur à 20 %.

La parole est à M. Gérard Lahellec.

M. Gérard Lahellec. Défendu.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. L'article 60 issu des travaux de l'Assemblée nationale fixe un objectif de 60 % de viandes et de poissons sous signes de qualité avant 2024. C'est déjà un signal politique fort.

Cette avancée ne sera atteignable que si nous incluons d'autres démarches vertueuses présentant un intérêt environnemental et qualitatif.

En revanche, contingenter ces 60 % avec 20 % de bio, alors que la loi Égalim prévoit déjà de manière générale que cette production a un approvisionnement préférentiel, s'oppose d'une certaine façon aux autres démarches de qualité, ce qui me paraît peu opportun. En outre, cela viendra compliquer encore le travail des gestionnaires.

L'avis est donc défavorable sur ces quatre amendements.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1443.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1906.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 880 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 828 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 31 rectifié *bis* est présenté par M. Menonville, Mme Mélot et MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle, Watebled, Kern, Capus, J.M. Arnaud, Hingray, Bascher et Malhuret.

L'amendement n° 995 rectifié est présenté par MM. Genet et Rojouan, Mme Dumas, M. Burgoa et Mmes Deromedi, M. Mercier, Demas, Garriaud-Maylam et Pluchet.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par les mots :

, ce taux étant fixé à 100 % dans les restaurants collectifs gérés par l'État, ses établissements publics et les entreprises publiques nationales

La parole est à M. Daniel Chasseing, pour présenter l'amendement n° 31 rectifié *bis*.

M. Daniel Chasseing. Dans la même logique d'exemplarité de l'État que celle évoquée à l'Assemblée nationale pour prévoir une nouvelle obligation de proposer un menu végétarien quotidien alternatif dans les restaurants collectifs gérés par l'État, ses établissements publics et les entreprises publiques nationales, il est ici proposé en contrepartie de concrétiser cette exemplarité par un objectif d'approvisionnement à 100 % en viandes françaises durables de ces restaurants.

L'adoption de cet amendement permettrait de garantir un meilleur équilibre dans ce projet de loi sur le sujet du « manger moins de viande, mais mieux ».

M. le président. La parole est à M. Fabien Genet, pour présenter l'amendement n° 995 rectifié.

M. Fabien Genet. Il est défendu.

M. le président. L'amendement n° 1661, présenté par MM. Redon-Sarrazy, Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Jacquin, Mme Prévile et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans les restaurants collectifs gérés par l'État, ses établissements publics et les entreprises publiques nationales, ce taux est fixé à 80 % en 2024 et 100 % en 2027.

La parole est à M. Jean-Claude Tissot.

M. Jean-Claude Tissot. L'alinéa 12 de l'article 60 prévoit que, au plus tard le 1^{er} janvier 2024, les viandes et poissons répondant aux critères de qualité fixés par la loi Égalim doivent représenter une part au moins égale, en valeur, à 60 % des viandes et poissons servis.

Cet amendement vise à faire de l'État, de ses établissements et des entreprises publiques nationales des exemples dans ce domaine, en leur demandant d'atteindre des objectifs plus ambitieux. Cette logique d'exemplarité se concrétisera par un objectif de 80 % dès 2024, contre 60 % pour les autres gestionnaires, et 100 % en 2027.

Si ces objectifs peuvent paraître ambitieux, notamment le taux de 100 % d'ici à six ans, ils permettent de fixer un cap et d'envoyer un message important à nos filières en termes de débouchés potentiels.

Enfin, comme cela a été dit, l'adoption de cet amendement permettra de garantir un meilleur équilibre, dans ce projet de loi, sur le sujet du « manger moins de viande, mais mieux ».

M. le président. L'amendement n° 1540, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Jacquin, Mme Prévile et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Alinéa 12

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Dans les restaurants collectifs gérés par l'État, ses établissements publics et les entreprises publiques nationales, ce taux est fixé à 80 %.

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Il s'agit d'un amendement de repli.

Nous sommes favorables au fait d'encourager une montée en gamme des produits servis dans la restauration collective, particulièrement si elle permet également d'offrir des débouchés aux filières françaises. L'exemplarité des pouvoirs publics dans ce domaine est une nécessité. Tel est l'objet du présent amendement.

Toutefois, le taux de 100 % que nous venons de défendre pourrait être dissuasif et générer des inquiétudes dans sa mise en œuvre. C'est pourquoi cet amendement vise à proposer un taux de 80 %, plus ambitieux que celui de 60 % qui sera appliqué à l'ensemble de la restauration collective, publique et privée, en 2024.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. La commission est favorable aux amendements identiques n°s 31 rectifié *bis* et 995 rectifié. Les amendements n°s 1661 et 1540, moins-disants, seront alors satisfaits.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Je voudrais d'abord remercier les auteurs de ces amendements, qui sont très importants. Je fais partie de ceux qui considèrent que l'État doit être exemplaire ; c'est pourquoi je salue l'ambition portée sur différentes travées de cet hémicycle.

Ma préférence va toutefois à l'amendement n° 1661, qui vise à fixer un taux de 80 % en 2024 et de 100 % en 2027 – il est le plus réaliste. Les amendements identiques n°s 31 rectifié *bis* et 995 rectifié ne laissent aucun délai, ce qui ne me paraît pas atteignable.

Le Gouvernement est donc favorable à l'amendement n° 1661 et défavorable aux autres.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 31 rectifié *bis* et 995 rectifié.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. En conséquence, les amendements n°s 1661 et 1540 n'ont plus d'objet.

L'amendement n° 1350 rectifié, présenté par MM. Jacquin et Pla, Mmes Lepage, Meunier et Conway-Mouret, MM. Michau, Antiste, P. Joly, Bourgi et Todeschini, Mmes Rossignol et Bonnefoy, MM. Tissot et Kerrouche, Mme Briquet, MM. Raynal et Cozic et Mme Monier, est ainsi libellé :

I. – Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au II, après le mot : « ailleurs », il est inséré le mot : « prioritairement » ;

II. – Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) Au même II, après la seconde occurrence du mot : « produits », sont insérés les mots : « mentionnés au I » ;

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement vise à privilégier un approvisionnement local dans la part de produits durables et de qualité servis en restauration collective. La commande publique serait ainsi incitée à participer à la structuration des filières locales d'approvisionnement, en choisissant, notamment pour la part de 50 % de produits durables et de qualité, ceux issus des projets alimentaires territoriaux.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. La commission est attentive au fait de valoriser les produits issus des PAT, mais ils ne peuvent pas être inclus dans la liste des produits à privilégier, car cela reviendrait à mettre en avant un critère d'origine géographique qui n'est pas compatible avec le droit européen.

Toutefois, la commission a remis ces produits au centre des préoccupations des élus, en leur permettant de communiquer sur le taux des approvisionnements issus des PAT dans la

restauration collective. Cela permettra de mettre en avant les bonnes pratiques issues des PAT. C'est pourquoi la commission sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Jacquin, l'amendement n° 1350 rectifié est-il maintenu ?

M. Olivier Jacquin. J'entends ce que vient de dire Mme la rapporteure pour avis ; je le retire.

M. le président. L'amendement n° 1350 rectifié est retiré.

L'amendement n° 1242 rectifié n'est pas soutenu.

L'amendement n° 1351 rectifié, présenté par MM. Jacquin et Pla, Mmes Lepage, Meunier et Conway-Mouret, MM. Michau, Antiste, P. Joly, Bourgi et Todeschini, Mmes Rossignol et Bonnefoy, MM. Tissot et Kerrouche, Mme Briquet et M. Cozic, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 17

Remplacer l'année :

2024

par l'année :

2023

II. – Alinéa 27

Remplacer l'année :

2024

par l'année :

2023

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Cet amendement vise à avancer à 2023 la date à laquelle les sites de restauration collective privés seront soumis au respect de 50 % de produits de qualité. Ce sont aujourd'hui les sites relevant du public qui jouent un rôle précurseur dans l'établissement des bonnes pratiques d'approvisionnement et de transformation de ces produits.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. L'avis est défavorable, parce que cela laisserait peu de temps aux filières d'approvisionnement pour se préparer, ce qui risquerait *a contrario* de favoriser les importations.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1351 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2064, présenté par Mmes Schillinger et Havet, MM. Marchand, Rambaud, Lévrier et les membres du groupe Rassemblement des démocrates, progressistes et indépendants, est ainsi libellé :

Alinéa 18

1° Remplacer les mots :

la publication de la loi n° ... du ... portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

par l'année :

2023

2° Remplacer la date :

1^{er} janvier

par les mots :

au plus tard le 31 décembre de chaque année

3° Compléter cet alinéa par les mots :

portant sur l'année précédente

La parole est à Mme Patricia Schillinger.

Mme Patricia Schillinger. Il serait prématuré de rendre un rapport sur la mise en œuvre des objectifs d'approvisionnement en produits durables et de qualité dès le 1^{er} janvier 2022, date même de l'entrée en vigueur de ces objectifs. Les opérateurs ont engagé des démarches pour permettre le suivi précis de l'ensemble des produits entrant dans ces objectifs, mais ce suivi demande du temps avant d'être opérationnel.

Il est aussi proposé de remettre chaque année au 31 décembre un rapport portant sur l'année précédente, mais seulement à partir du moment où les objectifs seront entrés en vigueur. Ce calendrier permettra le recueil et le traitement des données de suivi, mais aussi leur analyse quantitative et qualitative, ce qui permettra de les étudier avec rigueur.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Cet amendement est assez paradoxal, puisqu'il vise à demander un report de l'évaluation par le Gouvernement des objectifs fixés au secteur de la restauration collective, alors qu'on demande dans le même temps aux communes de précipiter la mise en œuvre des dispositifs de la loi Égalim.

Cet amendement montre tout simplement que nous ne disposons pas à ce jour des informations relatives à l'approvisionnement des cantines et à notre capacité à atteindre les objectifs. Le rapport qui est prévu à cet alinéa est donc essentiel. Par conséquent, l'avis de la commission est défavorable sur cet amendement.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Le Gouvernement est quant à lui favorable à cet amendement. Il est logique de présenter un rapport une fois que les dispositifs sont mis en œuvre, et nous devons disposer de temps pour préparer de telles évaluations statistiques.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2064.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1444, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 21

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... La part des produits de qualité répondant aux critères de l'article L. 230-5-1 du présent code, issus d'un circuit court ou d'origine française. » ;

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Les alinéas 19 à 21 de l'article 60 prévoient la remise par le Gouvernement d'un bilan statistique annuel de la mise en œuvre des dispositions relatives à l'offre de produits durables dans la restauration collective. Cet amendement vise à préciser que ce bilan statistique annuel évalue aussi la part des produits de qualité issus des circuits courts et de ceux d'origine française.

Comme vous avez pu le constater, nous sommes favorables au maintien d'un niveau de qualité important pour les produits servis en restauration collective. Nous espérons que cet objectif permettra de structurer une offre locale ou *a minima* nationale. C'est pourquoi nous pensons important que le bilan annuel se penche également sur ces deux dimensions afin d'évaluer l'évolution de l'origine de l'approvisionnement par les gestionnaires de restaurants collectifs. Si la réalisation des objectifs de la loi Égalim revenait à importer davantage de produits étrangers, nous serions ainsi mieux à même de tirer la sonnette d'alarme et de tenter de rectifier le tir pour que la loi bénéficie avant tout à nos producteurs. Il ne s'agit pas de protectionnisme, mais tout simplement de bon sens.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Cet amendement propose un enrichissement intéressant qui pourra éclairer nos débats. Pour autant, il n'est pas certain que les opérateurs soient capables de le mettre en œuvre en pratique. C'est pourquoi la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1444.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 60, modifié.

(L'article 60 est adopté.)

Articles additionnels après l'article 60 (priorité)

M. le président. L'amendement n° 830 rectifié *bis*, présenté par M. Gay, Mme Varailles et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 60

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre préliminaire du titre III du livre II du code rural et de la pêche maritime est complété par un article L. 230-5-... ainsi rédigé :

« Art. L. 230-5- – Au plus tard le 1^{er} janvier 2023, les repas avec viandes de bœuf, de veau, d'agneau ou de volaille servis dans les restaurants collectifs dont les personnes morales de droit public ont la charge comprennent 100 % :

« 1° De viandes ayant parcouru une distance maximale définie par décret ;

« 2° Ou issus de l'agriculture biologique au sens du règlement (CE) n° 834/2007 du Conseil du 28 juin 2007 relatif à la production biologique et à l'étiquetage des produits biologiques et abrogeant le règlement (CEE) n° 2092/91, y compris les produits en conversion au sens de l'article 62 du règlement n° 889/2008 de la Commission du 5 septembre 2008 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 834/2007 du Conseil relatif à la production biologique et à l'étiquetage des produits biologiques en ce qui concerne la production biologique, l'étiquetage et les contrôles ;

« 3° Ou bénéficiant d'autres signes ou mentions prévus à l'article L. 640-2 dont l'utilisation est subordonnée au respect de règles destinées à favoriser la qualité des produits ou la préservation de l'environnement ;

« 4° Ou bénéficiant de l'écolabel prévu à l'article L. 644-15 ;

« 5° Ou bénéficiant du symbole graphique prévu à l'article 21 du règlement (UE) n° 228/2013 du Parlement européen et du Conseil du 13 mars 2013 portant mesures spécifiques dans le domaine de l'agriculture en faveur des régions ultrapériphériques de l'Union et abrogeant le règlement (CE) n° 247/2006 du Conseil, et dont l'utilisation est subordonnée au respect de règles destinées à favoriser la qualité des produits ou la préservation de l'environnement ;

« 6° Ou, jusqu'au 31 décembre 2029, issus d'une exploitation ayant fait l'objet de la certification prévue à l'article L. 611-6 et satisfaisant à un niveau d'exigences environnementales au sens du même article L. 611-6 ;

« 7° Ou, à compter du 1^{er} janvier 2030, issus des exploitations ayant fait l'objet du plus haut niveau de certification prévu à l'article L. 611-6 ;

« 8° Ou satisfaisant, au sens de l'article 43 de la directive 2014/24/ UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE, de manière équivalente, aux exigences définies par ces signes, mentions, écolabel ou certification ;

« 9° Ou provenant d'une filière de production dont au moins 80 % de la production est réalisée en autonomie sur l'exploitation ;

« 10° Ou provenant d'animaux ayant accédé au pâturage pendant une période d'au moins cinq mois. »

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. La question de la qualité de notre alimentation et des repas servis dans la restauration collective est liée à celle de la relocalisation des productions agricoles. Pour nous, il s'agit de deux volets qui doivent être traités de façon conjointe.

Afin de répondre aux enjeux climatiques liés à l'élevage, de faire évoluer qualitativement la consommation de viande servie dans la restauration collective publique et d'assurer à nos éleveurs des débouchés pour leurs productions de qualité, nous souhaitons renforcer, d'ici au 1^{er} janvier 2023, les obligations attachées aux viandes de bœuf, de veau, d'agneau ou de volaille servies dans les restaurants collectifs dont les personnes publiques ont la charge. Nous proposons

ainsi de fixer un objectif spécifique d’approvisionnement en viande locale et durable, sur le modèle de l’objectif multi-produits fixé par la loi Égalim.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Cet amendement est malheureusement contraire au droit européen et à la Constitution, puisqu’il tend à afficher un critère géographique dans un marché public.

J’ajoute qu’à l’article 60 une rédaction alternative, mais quasiment identique, a prévu un objectif de viandes répondant à ces critères dans la restauration collective, comme dans la restauration privée, à hauteur de 60 %, en prévoyant des démarches certifiées validées par le ministre pour valoriser les pratiques vertueuses, comme vous le souhaitez.

Dès lors, votre amendement est déjà en partie satisfait, mais avec une rédaction plus conforme au droit en vigueur. J’en sollicite donc le retrait ; à défaut, l’avis sera défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

M. le président. Monsieur Gay, l’amendement n° 830 rectifié *bis* est-il maintenu ?

M. Fabien Gay. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l’amendement n° 830 rectifié *bis*.

(L’amendement n’est pas adopté.)

M. le président. L’amendement n° 1663, présenté par M. Lurel, Mmes Conconne et Jasmin, MM. J. Bigot, Montaugé et Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Gillé, Houllégatte et Jacquin, Mmes Prévaille, Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Méryllou, Michau, Pla, Redon-Sarrazzy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l’article 60

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l’article L. 271-5-1 du code rural et de la pêche maritime, les mots : « peuvent être » sont remplacés par le mot : « sont ».

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Je présente cet amendement au nom de Victorin Lurel.

L’article 98 de la loi Égalim prévoit une possibilité d’adaptation des seuils de produits durables et de qualité à servir dans la restauration collective dans les départements d’outre-mer, et ce afin de répondre à leurs spécificités en matière d’approvisionnement. L’article 6 de l’ordonnance n° 2019-1110 du 30 octobre 2019 a, quant à lui, rendu possible cette adaptation au plus tard le 14 avril 2020. Or aucun décret n’a été publié. Au 1^{er} janvier 2022, ce sont donc les obligations actuellement définies dans la loi qui s’appliqueront partout.

Du fait de la faible offre locale de produits issus de l’agriculture biologique dans ces territoires, l’obligation de 20 % de produits biologiques se traduira mécaniquement par des importations de ces produits, lesquelles ne pourront se faire que par avion ou bateau, avec, pour conséquence, l’émission de gaz à effet de serre, ce qui enfreint l’esprit de la présente loi. Par ailleurs, il faut noter l’incompatibilité entre ces

importations et le souhait de développer les circuits courts en favorisant l’agriculture locale. L’impact environnemental et social d’une application *stricto sensu* des seuils nationaux serait dès lors négatif.

Il est ainsi proposé de modifier l’article 98 de la loi Égalim afin de prévoir, non pas une faculté, mais une obligation d’adaptation de ces seuils, pour prendre en compte les réalités locales des marchés ultramarins.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Compte tenu de la situation particulière des agricultures ultramarines, la loi Égalim avait effectivement prévu qu’un décret puisse adapter les seuils de produits à privilégier dans la liste, afin d’éviter des importations trop importantes. Nous le savons, la faible offre locale de produits issus de l’agriculture biologique ne laisse pas beaucoup de choix. Or ce décret n’a jamais été pris. Je demande donc à M. le ministre de nous expliquer les raisons de cette absence de publication.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Le décret d’adaptation des seuils, à la fois pour les DROM, Saint-Pierre-et-Miquelon et Saint-Martin, a été présenté début mai au Conseil national d’évaluation des normes. Il est en cours de finalisation et sera bientôt soumis au Conseil d’État. Il devrait donc sortir dans les prochaines semaines.

L’amendement étant satisfait, j’en demande le retrait.

M. Franck Montaugé. Je retire l’amendement !

M. le président. L’amendement n° 1663 est retiré.

L’amendement n° 1803 rectifié, présenté par Mme Loisier, au nom de la commission des affaires économiques, est ainsi libellé :

Après l’article 60

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l’article L. 421-23 du code de l’éducation est ainsi modifié :

1° À la deuxième phrase du troisième alinéa, le mot : « définies » est remplacé par les mots : « et aux objectifs fixés en matière d’approvisionnements de produits agricoles et de denrées alimentaires définis » ;

2° Le dernier alinéa est complété par deux phrases ainsi rédigées : « Elle comprend un volet relatif à la restauration scolaire qui vise en particulier à répondre aux objectifs fixés à l’article L. 230-5-1 du code rural et de la pêche maritime. Afin d’atteindre ces objectifs, ce volet peut inclure des clauses permettant au président de la collectivité territoriale concernée, dans le respect de l’autonomie de l’établissement prévue à l’article L. 421-4 du présent code, de solliciter une action des services d’intendance et d’administration de l’établissement en la matière. »

La parole est à Mme la rapporteure pour avis.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Il est étonnant de fixer des objectifs ambitieux aux collectivités locales en matière d’approvisionnement sans leur laisser la main sur lesdits approvisionnements, qui sont gérés par les adjoints gestionnaires au chef d’établissement des collèges ou des lycées. Dès lors, comme le Gouvernement entend le faire dans le projet

de loi 3DS de manière plus globale, la commission a estimé qu'il était temps de corriger cette anomalie en proposant que la convention passée entre le directeur de l'établissement scolaire, collègue ou lycée, et le président du conseil départemental ou du conseil régional comprenne un volet relatif à la restauration scolaire.

Conformément aux recommandations du groupe de travail « alimentation durable et locale », l'amendement, s'il était adopté, permettrait aux collectivités d'avoir un pouvoir de décision s'imposant aux adjoints gestionnaires chargés de la restauration scolaire. À l'heure actuelle, les départements ou les régions souhaitant prendre des initiatives en matière de restauration scolaire se trouvent en effet démunis, faute d'un réel pouvoir sur ces gestionnaires.

Alors que le projet de loi dit 3DS permettra d'aborder ce renforcement du pouvoir d'instruction des présidents de conseil départemental ou de conseil régional sur les gestionnaires des collèges et lycées, le présent amendement vise lui aussi à consolider les moyens d'action des présidents de ces collectivités en matière de restauration scolaire au travers d'une convention qu'ils signent avec le chef d'établissement.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Je suis totalement favorable sur le fond à cet amendement, mais j'en demande le retrait pour qu'il puisse être porté dans le cadre du projet de loi 4D, où il aura pleinement sa place. J'en ai d'ailleurs déjà discuté avec ma collègue Jacqueline Gourault.

M. le président. Madame la rapporteure pour avis, l'amendement n° 1803 rectifié est-il maintenu ?

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Oui, monsieur le président.

M. le président. La parole est à Mme Françoise Gatel, pour explication de vote.

Mme Françoise Gatel. Monsieur le ministre, j'ai confiance en vous, mais la confiance ne dispense pas, parfois, de la nécessité de cranter un processus.

Très sincèrement, je veux remercier la présidente et la rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, qui ont pris en compte ce souci d'efficacité. On ne peut pas imposer à des collectivités des obligations quand elles n'ont pas autorité sur le personnel qui doit les mettre en œuvre.

La rapporteure pour avis comme la présidente de la commission des affaires économiques se sont inspirées du travail que nous avons fait en commission des lois, et nous ne vous décevrons pas, monsieur le ministre, car nous irons plus loin pour atteindre les objectifs que vous nous encouragez à viser. Néanmoins, je le répète, il faut cranter dès maintenant.

Dans cette logique de cohérence que porte le Sénat, ce que nous faisons aujourd'hui ne sera pas condamné par le projet de loi 4D, mais il aurait été incompréhensible de ne pas en parler au moment où l'on renforce des obligations. Monsieur le ministre, n'y voyez que de la bienveillance, de l'exigence, pour atteindre la lettre « e », comme efficacité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1803 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 60.

L'amendement n° 1446, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Prévile et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 60

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de créer un fonds d'aide à la transition alimentaire de la restauration collective publique.

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Il s'agit d'un amendement d'appel.

Dans un rapport d'évaluation de 2019, le CGAAER estime que la mise en œuvre de la loi Égalim dans la restauration collective induit un surcoût compris entre 0,10 euro et 0,42 euro. Si ce rapport précise, toutefois, que ce surcoût pourrait être compensé par la lutte contre le gaspillage alimentaire, une meilleure organisation de la programmation de l'approvisionnement ou un grammage mieux adapté aux besoins, il n'en reste pas moins que l'accompagnement financier des établissements est nécessaire à l'accélération de la réalisation des objectifs fixés par la loi Égalim.

Afin de contourner l'article 40, qui empêche les parlementaires de créer des fonds, nous demandons au Gouvernement de remettre, dans les trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport au Parlement sur l'opportunité de mettre en place un fonds d'aide à la transition alimentaire de la restauration collective publique. En clair, nous souhaitons savoir ce que le Gouvernement pourrait mettre en œuvre pour accompagner les acteurs les plus en difficulté.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. S'agissant d'un amendement d'appel, je penche pour un avis défavorable, mais je souhaiterais entendre M. le ministre.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Monsieur le sénateur, j'appelle votre attention sur les dispositions que nous mettons en place dans le cadre du plan de relance. Pour être bref, je n'en citerai que deux : les projets alimentaires territoriaux pour 80 millions d'euros ; une ligne de 50 millions d'euros dédiée à l'accompagnement dans les cantines des communes de plus petite taille. Toutes ces mesures sont en cours de déploiement. Je tiens plus d'informations à votre disposition, si vous le souhaitez.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1446.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 60 bis A (nouveau) (priorité)

- ① Le chapitre préliminaire du titre III du livre II du code rural et de la pêche maritime est complété par un article L. 230-5-9 ainsi rédigé :

- ② « *Art. L. 230-5-9.* – Le Gouvernement garantit le respect de la charte signée, sous l'égide des organisations interprofessionnelles concernées, entre les acteurs de la restauration et les organisations représentatives des filières de production de viande, visant à utiliser un label au sein des établissements de restauration permettant de valoriser les démarches engagées par ceux s'approvisionnant intégralement en viandes issues d'animaux nés, élevés, abattus et transformés en France. » – (*Adopté.*)

Article 60 bis
(*priorité*)

- ① I A (*nouveau*). – Le deuxième alinéa de l'article L. 266-1 du code de l'action sociale et des familles est complété par les mots : « , tout comme l'attribution d'un chèque alimentaire et nutritionnel aux personnes éligibles ».
- ② I. – (*Non modifié*) Dans un délai de deux mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport intermédiaire sur les modalités et les délais d'instauration d'un « chèque alimentation durable » ainsi que sur les actions mises en place en la matière.
- ③ II. – Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conditions de la mise en œuvre du « chèque alimentation durable » mentionné au I, notamment les personnes bénéficiaires, les produits éligibles dans le but de favoriser notamment la place des produits frais, la valeur faciale, la durée et le financement de ce dispositif.

M. le président. L'amendement n° 1910, présenté par MM. Labbé, Dantec, Fernique, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 1

Après le mot :

nutritionnel

insérer le mot :

durable

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement vise à préciser que les chèques alimentaires doivent non seulement concerner la qualité nutritionnelle des produits, mais aussi garantir la durabilité des conditions de production des produits vers lesquels ils sont fléchés. La proposition de la Convention citoyenne pour le climat était de cibler la consommation de produits durables : « Mettre en place des chèques alimentaires pour les plus démunis, à utiliser dans les AMAP ou pour des produits bio. »

En qualifiant le chèque alimentaire seulement de nutritionnel, sans référence à la durabilité et à la qualité de l'alimentation, on perd l'idée d'associer transition agricole et transition alimentaire. On laisse également penser que l'alimentation bio et de qualité reste réservée à ceux qui ont les moyens de s'acheter ces produits, souvent plus chers ; bref, qu'elle n'aurait pas vocation à être accessible à tous. Ce faisant, on ne reconnaît pas les services environnementaux qui sont rendus. On donne aussi potentiellement une image stigmatisante des bénéficiaires de l'aide alimen-

taire, en estimant que le chèque doit leur apprendre à manger sainement, c'est-à-dire uniquement des produits avec une qualité nutritionnelle. Cela ne nous paraît pas souhaitable.

Sans préjuger de manière trop catégorique le dispositif, qui, on l'a compris, est encore en cours d'élaboration, il semble essentiel d'apporter des garanties sur la qualité environnementale de l'alimentation proposée dans le cadre du chèque alimentaire.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. L'amendement est en fait déjà satisfait à l'alinéa 2 de l'article, qui évoque « le chèque alimentation durable » : avis défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1910.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 1352 rectifié, présenté par MM. Jacquin et Pla, Mmes Meunier et Conway-Mouret, MM. Michau, Antiste, P. Joly, Bourgi et Todeschini, Mmes Rossignol et Bonnefoy, M. Tissot, Mme Briquet, M. Cozic et Mme Monier, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 2

Remplacer les mots :

modalités et les délais d'instauration

par les mots :

réponses à apporter face à l'urgence de la précarité alimentaire et au défi de la démocratisation de l'accès à une alimentation durable. Ce rapport porte notamment sur les modalités d'instauration d'un « chèque déjeuner pour tous » et

II. – Alinéa 3

Remplacer les mots :

mentionné

par les mots :

et du « chèque déjeuner pour tous » mentionnés

La parole est à M. Olivier Jacquin.

M. Olivier Jacquin. Nous proposons de compléter le rapport gouvernemental prévu dans cet article par l'examen d'une piste supplémentaire pour répondre à l'urgence de la précarité alimentaire et au défi de la démocratisation de l'accès à une alimentation durable. L'idée est celle d'un « chèque déjeuner pour tous », sur le même principe que le titre-restaurant, cofinancé par l'entreprise, l'employeur bénéficiant d'une réduction de charges sociales. L'idée est aussi d'étendre ce dispositif à tous les Français pour ne pas stigmatiser les plus précaires.

Un mécanisme général de grands principes comme celui-là permettrait d'apporter de véritables solutions sans stigmatiser ni être un marqueur social.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. Pour nous, la priorité est de cibler le chèque alimentaire et nutritionnel sur les personnes les plus à risque de précarité plutôt que de diluer l'effort : avis défavorable.

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

M. Julien Denormandie, *ministre*. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Olivier Jacquin, pour explication de vote.

M. Olivier Jacquin. Tout l'esprit de notre amendement est précisément de ne pas cibler une population, mais d'avoir un dispositif général permettant de valoriser une alimentation de qualité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1352 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 2068 rectifié, présenté par Mmes Schillinger et Havet et M. Patriat, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Supprimer les mots :

dans le but de favoriser notamment la place des produits frais,

La parole est à Mme Patricia Schillinger.

Mme Patricia Schillinger. Cet article prévoit la remise par le Gouvernement d'un rapport portant sur les conditions de mise en œuvre du « chèque alimentation durable », afin de favoriser notamment la place des produits frais, la valeur faciale, la durée et le financement de ce dispositif.

Le chèque alimentaire a pour objectif de permettre le développement de la consommation de produits agricoles et agroalimentaires de qualité par l'ensemble de ses bénéficiaires. Il s'agit non seulement de réduire les inégalités alimentaires et nutritionnelles, mais aussi d'accompagner la structuration de filières agricoles. Dès lors, il ne nous semble pas opportun de restreindre son bénéfice aux seuls produits frais, les produits transformés pouvant également convenir. C'est la raison pour laquelle nous proposons la suppression de cette mention au titre des objectifs visés par ce rapport.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. Je ne comprends pas trop l'amendement, puisque, en fait, l'article ne restreint pas l'utilisation du chèque aux seuls produits frais. Il entend simplement rappeler la volonté du législateur de ne pas les oublier.

L'avis est donc plutôt défavorable.

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

M. Julien Denormandie, *ministre*. À partir du moment où il y a l'adverbe « notamment », votre demande est satisfaite, madame la sénatrice.

Je sollicite donc le retrait de l'amendement.

Mme Patricia Schillinger. Je le retire, monsieur le président !

M. le président. L'amendement n° 2068 rectifié est retiré.

L'amendement n° 1908 rectifié, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 3

Après les mots :

la durée,

insérer les mots :

les modalités d'évaluation et de suivi, associant notamment des parlementaires, les usagers, les acteurs de la lutte contre la précarité alimentaire, dont les associations, les modalités de distribution, en particulier dans les zones où les points de distribution sont absents ou insuffisants, les mesures à mettre en œuvre pour assurer une bonne adéquation entre l'offre et la demande de produits alimentaires à la suite de la mise en œuvre de ce dispositif, les dispositifs d'accompagnements de ce chèque concernant la sensibilisation et le partage d'information sur l'alimentation et l'agriculture durable,

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. En favorisant l'accès à des produits sains et durables, les chèques alimentaires peuvent réduire le cumul des inégalités sociales et de santé. En cette période de crise sanitaire, ils représentent également un soutien nécessaire pour les personnes qui vivent dans la précarité.

Cet amendement vise à compléter le rapport proposé pour s'assurer que ces chèques alimentaires répondent aux besoins des usagers, tout en constituant un levier de développement d'une production agricole locale, écologique, de qualité, et de construction d'une démocratie alimentaire. Pour cela, nous proposons que le rapport étudie la mise en place d'un comité de suivi et d'évaluation associant l'ensemble des acteurs, en particulier les usagers.

Nous prévoyons également un travail sur les modalités de distribution des produits liés à ces chèques, en particulier dans les zones où les points de distribution sont absents ou insuffisants. En effet, il est aussi essentiel d'assurer l'accessibilité physique à une offre alimentaire durable et de qualité, aujourd'hui peu présente dans les zones les plus défavorisées. Le rapport pourrait ainsi étudier les mécanismes de soutien à l'agriculture urbaine, l'installation de marchés ou de magasins de producteurs, d'épiceries solidaires, de groupements d'achat, d'AMAP solidaires dans les quartiers défavorisés, par exemple grâce à un fonds dédié.

Nous demandons par ailleurs que le rapport fournisse un travail sur l'offre alimentaire de qualité durable, afin d'assurer l'approvisionnement des denrées alimentaires choisies par les utilisateurs de ces chèques alimentaires. Ce dispositif doit en effet relier alimentation et agriculture, politique alimentaire et politique agricole.

Enfin, nous souhaitons que le rapport étudie des mécanismes d'accompagnement et de pédagogie, de partage de savoirs et d'informations sur l'alimentation saine, locale et durable, ainsi que sur les systèmes agricoles, afin, notamment, de contribuer à relier citoyens et agriculteurs.

Il est important de préciser le contenu de ce rapport sur lequel nous avons, pour l'instant, peu de garanties.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, *rapporteuse pour avis*. Cet amendement vise à compléter le rapport avec des informations utiles : avis favorable.

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

M. Julien Denormandie, *ministre*. Avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1908 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

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

L'amendement n° 1909, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Au plus tard le 1^{er} juillet 2022, en s'appuyant sur une évaluation du dispositif de chèque alimentaire mentionné aux I et II, le Gouvernement remet un rapport sur la possibilité et l'opportunité de faire évoluer ce dispositif en un système plus inclusif et pérenne, *via* l'expérimentation d'une sécurité sociale de l'alimentation, à même d'assurer un mécanisme universel assurant le droit à l'alimentation durable et de qualité pour tous, dans une perspective de gestion intégrée de l'alimentation, de la nutrition, de la biodiversité, du climat, et de l'équilibre du développement territorial. Ce rapport propose les modalités de mise en place d'une concertation sur le sujet, associant l'ensemble des acteurs concernés.

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. La crise sanitaire a entraîné un renforcement de la précarité économique et alimentaire. Dans un contexte d'urgence, les chèques alimentaires constituent une avancée notable, et nous serons très vigilants sur la mise en œuvre du dispositif, pour l'instant encore peu concret.

Il nous faut articuler dès aujourd'hui des réponses beaucoup plus structurelles pour assurer un vrai droit à l'alimentation. Le système actuel d'aide alimentaire présente en effet des lacunes. Il ne fait notamment pas le lien entre précarité alimentaire, santé publique, transition agroécologique et rémunération juste des producteurs. Or, aujourd'hui, l'accès financier aux produits de qualité et durables est difficile pour les plus précaires.

Afin de rendre l'alimentation de qualité accessible à tous, tout en rémunérant les producteurs, il faut mener une réflexion sur ces enjeux interdépendants. L'évolution vers une sécurité sociale de l'alimentation durable, conçue comme une politique publique transversale, permettrait de répondre à ces enjeux économiques, sociaux et environnementaux en versant un montant fixe tous les mois à un public ciblé, voire progressivement élargi, *via* la sécurité sociale. Ce montant serait à dépenser dans les établissements conventionnés et pour des produits conventionnés. Il s'agirait d'un mécanisme inclusif, qui permettrait d'accélérer la transition agroécologique, tout en travaillant sur une rémunération équitable des producteurs.

Certes, le coût de cette mesure est élevé, mais il est à amortir sur le long terme grâce aux économies sur les coûts autorisés par une alimentation plus saine, la simplification de l'aide alimentaire actuelle et la diminution des coûts des externalités agricoles liés à la transition agroécologique.

Il s'agit évidemment d'un amendement d'appel, d'une utopie diront certains, mais une utopie nécessaire, comme l'était la sécurité sociale à l'origine. Un rapport parlementaire

sur le sujet, prévoyant notamment les modalités d'une concertation sur cette idée, serait une première étape pour faire avancer cette question du droit à l'alimentation.

M. le président. L'amendement n° 1451 rectifié *bis*, présenté par MM. Gillé, J. Bigot et Montaugé, Mme Blatrix Contat, M. Kanner, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mmes Prévile et Artigalas, MM. Bouad, Cardon, Méridou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy, Tissot et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Au 1^{er} juillet 2022, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité de mettre en place une sécurité sociale de l'alimentation, à même d'assurer un mécanisme universel assurant le droit à l'alimentation pour tous. Il instruira notamment les points suivants : l'évaluation du dispositif des chèques alimentaires, la dissymétrie entre les aspirations alimentaires des Français et leur consommation en tenant compte de la disponibilité alimentaire, l'évaluation des impacts de la mise en place d'une sécurité sociale de l'alimentation sur d'autres services économiques et politiques publiques (santé, agriculture, lutte contre le changement climatique...), l'évaluation des transitions nécessaires pour les secteurs de la production agricole et alimentaire, de l'aide alimentaire et de la lutte contre le gaspillage, l'analyse des fonctionnements d'initiatives de démocratie alimentaire locale et leurs enseignements pour la généralisation d'une démocratie dans l'alimentation afin de dessiner des expérimentations possibles pour la mise en place d'une sécurité sociale de l'alimentation.

La parole est à M. Hervé Gillé.

M. Hervé Gillé. Je serai bref, puisque la présentation de mon collègue a été exhaustive. Je veux juste préciser, par souci de transparence, que nous avons travaillé sur ces propositions avec ESS France, Réseau Action Climat et la Fédération nationale d'agriculture biologique.

Je veux insister sur le coût du traitement social de la pénurie et de la précarité alimentaires dans notre pays. Si on le met en perspective, on s'aperçoit qu'un système assurantiel, qui permettrait effectivement d'accompagner les personnes de manière régulière, sans mettre en action une cohorte d'acteurs sociaux, serait peut-être beaucoup plus équilibré que les systèmes actuels. C'est une orientation politique particulièrement intéressante à travailler.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Ces amendements d'appel vont nous permettre d'avoir l'avis de M. le ministre sur cette sécurité sociale de l'alimentation. Pour sa part, la commission des affaires économiques considère que le problème de la précarité alimentaire nécessite d'abord des solutions concrètes, comme celles que nous venons d'évoquer : un chèque alimentaire bien ciblé ; une aide alimentaire prenant mieux en compte les impératifs de qualité, tout en maintenant un volume suffisant. L'avis est donc plutôt défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Tout le monde peut être d'accord avec le signal que vous souhaitez envoyer.

On sait que, dans notre pays, il y a une inégalité sociale, souvent doublée d'une inégalité territoriale, qui nous oblige à mettre en place des politiques sociales. Il y a également une inégalité nutritionnelle. D'ailleurs, je parle non pas de chèque alimentaire, mais de chèque nutritionnel. On estime aujourd'hui à peu près à 8 millions le nombre de nos concitoyens qui sont victimes d'inégalité nutritionnelle. On doit vraiment lutter contre cette inégalité, avec, en parallèle, des politiques sociales fortes pour traiter toutes les situations auxquelles nous devons faire face.

Je prends bonne note de ces amendements d'appel, qui me font dire qu'il faut bien distinguer les différents sujets abordés ce soir, mais j'émet un avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1909.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1451 rectifié bis.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 60 bis, modifié.

(L'article 60 bis est adopté.)

Article additionnel après l'article 60 bis (priorité)

M. le président. L'amendement n° 829, présenté par M. Gay, Mme Varailles et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 60 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 266-2 du code de l'action sociale et des familles, après le mot : « aide », sont insérés les mots : « , qui vise à répondre aux besoins en volume, tout en prenant en compte, dans la mesure du possible, de critères de qualité des denrées alimentaires, ».

La parole est à M. Fabien Gay.

M. Fabien Gay. Dans le cadre de la lutte contre la précarité alimentaire et de l'aide aux plus démunis, l'urgence à nourrir prime. Cependant, la qualité ne peut pas pour autant être négligée. Si l'on rogne sur la qualité au profit des prix les plus bas, sans contrôle suffisant, le risque demeure de voir ressurgir une situation similaire à celle de 2019, lorsqu'a éclaté le scandale des steaks hachés frauduleux distribués aux associations d'aide alimentaire dans le cadre du Fonds européen d'aide aux plus démunis (FEAD).

L'excellent rapport sénatorial (*Sourires.*) qui avait été réalisé sur cet épisode avait d'ailleurs conclu à la nécessité d'imposer, dans les appels d'offres, des critères de qualité sur les produits, des critères à concilier, bien évidemment, avec les quantités nécessaires dans le cadre de l'enveloppe allouée. Nous y proposons également des pistes de mise en œuvre, avec, notamment, de meilleures méthodes d'allotissement, un rythme pluriannuel et l'expérimentation d'une séparation des appels d'offres pour la production de denrées et pour la logistique.

Cet amendement vise à préciser la prise en compte de critères de qualité des denrées dans la mesure du possible, au vu des quantités nécessaires, dans les objectifs de la politique d'aide alimentaire. Les plus démunis ont droit à

une alimentation de qualité. Elle est absolument nécessaire, peut-être plus encore que pour le reste de la population, du fait de sa plus grande rareté.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Grâce au rapport de notre collègue Fabien Gay, nous savons que les associations caritatives attendent une meilleure prise en compte dans les appels d'offres des critères de qualité : avis favorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Je tiens à féliciter les grands auteurs, monsieur le sénateur. (*Rires.*) Le rapport que vous avez rédigé – nous nous étions vus à cette occasion – est de grande qualité. Vous avez raison de vous battre sur ce sujet, qui est extrêmement important.

Cela étant, votre amendement est satisfait, puisque ce critère est déjà inclus. On le sait, et vous l'avez rappelé, la problématique réside dans les modes de passation des appels d'offres, la définition des lots, etc. Je vous l'avais dit à l'époque, beaucoup de choses sont en cours pour améliorer la situation. Je sais votre vigilance à cet égard.

L'amendement étant satisfait, je vous demande de bien vouloir le retirer, faute de quoi je m'en remettrai à la sagesse du Sénat, pour souligner la qualité de vos travaux sur le sujet.

M. le président. La parole est à M. Fabien Gay, pour explication de vote.

M. Fabien Gay. Je tiens moi aussi à vous saluer, monsieur le ministre, ce qui est plutôt rare de ce côté-ci de l'hémicycle. (*Sourires.*) Depuis deux ans que vous êtes chargé de ces dossiers, on a eu, à maintes reprises, l'occasion d'échanger, et beaucoup de choses ont évolué depuis le rapport sénatorial.

Je tiens également à saluer les fonctionnaires de FranceAgriMer. Je sais qu'ils avaient un peu accusé le coup lors de la publication de ce rapport, qui pointait, non pas la qualité de leur travail, mais un certain nombre de dysfonctionnements latents.

Je reviens sur la question de la qualité, qui est primordiale. Il faut la graver dans le marbre, parce que ce n'est pas toujours simple de l'obtenir. On a eu, par exemple, des appels d'offres infructueux sur le lait, car c'est très complexe de rechercher du lait bio en grande quantité. On a également eu des appels d'offres infructueux sur d'autres lots, notamment les petits pois et les haricots verts, mais, je le répète, certaines choses ont évolué depuis le rapport, en particulier sur la qualité des produits transformés. Cet amendement d'appel appelle justement à poursuivre ce travail.

J'ai beaucoup échangé avec la direction de FranceAgriMer, qui souhaite vraiment conserver cette compétence durant les cinq prochaines années. Vous vous y êtes engagé, monsieur le ministre, mais il faut vraiment donner des moyens aux fonctionnaires pour qu'ils puissent travailler efficacement. Vous le savez, mais je profite de l'occasion pour relayer une nouvelle fois cette demande : ils ont besoin de moyens humains, parce que la logistique est une vraie question.

Il s'agit de proposer une trentaine de produits, parce que, plus on réduira le nombre de produits pour faciliter la tâche des fonctionnaires, qui sont peu nombreux, plus on réduira, en réalité, la diversité des produits mis à disposition des

associations. Une nouvelle fois, je vous redemande publiquement de leur donner la douzaine de postes nécessaires pour qu'ils puissent réaliser leurs missions dans les meilleures conditions.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 829.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 60 *bis*.

**Article 60 ter
(nouveau) (priorité)**

Le 18° du I de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime, dans sa rédaction résultant de l'article 60 *quater* de la présente loi, est complété par les mots : « , notamment en portant la surface agricole utile cultivée en légumineuses à 8 % d'ici le 1^{er} janvier 2030 ».

M. le président. L'amendement n° 1802, présenté par Mme Loisier, au nom de la commission des affaires économiques, est ainsi libellé :

Après le mot :

utile

insérer le mot :

française

La parole est à Mme la rapporteure pour avis.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1802.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1925, présenté par MM. Labbé, Dantec, Fernique, Salmon et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Alinéa 1

1° Après le mot :

en légumineuses

insérer le mot :

diversifiées

2° Compléter cet alinéa par les mots :

et à 15 % au 1^{er} janvier 2050

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement a pour objet de renforcer l'inscription dans la loi de l'objectif de la stratégie nationale pour le développement des protéines végétales, qui concerne les légumineuses, à savoir 8 % de la SAU en 2030, adopté par la commission des affaires économiques, en lui ajoutant un objectif complémentaire, à l'horizon de 2050, de 15 % de la SAU.

Les filières sont aujourd'hui mobilisées pour développer les légumineuses, à la fois pour l'alimentation humaine et animale. Pour accélérer ce mouvement, il est important pour les auteurs du présent amendement de fixer des objectifs clairs dans la loi, y compris à l'horizon de 2050.

Alors que le présent projet de loi prévoit, à l'article 62, une réduction des engrais azotés, et que l'article 59 que nous venons de voter vise à introduire des protéines végétales en restauration collective, acter un signal fort sur les légumineuses semble essentiel.

Cet amendement vise également à préciser que les cultures de légumineuses doivent être diversifiées, afin de garantir l'efficacité de ces cultures pour la réduction des intrants et la transition écologique de l'agriculture et de l'alimentation.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Il est difficile de retenir des objectifs tels que celui-ci en l'absence d'étude d'impact et surtout de mesure des effets par ricochet sur les autres filières. Atteignons déjà les 8 % du plan Protéines en 2030, ce qui représente un effort important à réaliser. L'avis est donc plutôt défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Vous connaissez mon engagement sur cette question. S'il y a bien un combat que je mène au quotidien, c'est celui de la production de protéines sur notre territoire, à laquelle j'ai consacré 120 millions d'euros dans le cadre du plan de relance. Par ailleurs, nous nous battons au niveau européen pour utiliser les outils nécessaires à la réalisation de cet objectif.

Cela fait des années que l'on attendait ce plan Protéines. Nous avons réussi à le faire aboutir voilà six mois. Il nous faut désormais le décliner, ce qui fonctionne bien sur le terrain. Mais il faut aller plus loin. Nous devons traiter les gros sujets que sont les normes de production et les fameuses clauses miroirs.

Mon objectif, à court terme, c'est 2030. On peut toujours se faire plaisir en prévoyant un objectif à 2050, mais, quand on le fait, c'est pour envoyer un signal politique.

Quant au signal politique que, pour notre part, nous avons envoyé, il est clair et fait l'objet d'un consensus : cultivons des protéines sur notre sol, en France !

Je demande donc le retrait de l'amendement.

M. le président. Monsieur Labbé, l'amendement n° 1925 est-il maintenu ?

M. Joël Labbé. L'horizon de 2050 est une date butoir en ce qui concerne le climat. On sait que la question des protéines importées se pose. La production nationale de protéines est donc essentielle.

Se fixer un objectif à 2050 étant, selon nous, une nécessité, nous maintenons l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1925.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 60 *ter*, modifié.

(L'article 60 ter est adopté.)

**Articles additionnels après l'article
60 ter
(priorité)**

M. le président. L'amendement n° 1926 rectifié, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 60 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 11° du I de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime est complété par une phrase ainsi rédigée :
« Cet objectif est porté à 25 % de la surface agricole utile au 1^{er} janvier 2030. »

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement vise à inscrire dans la loi les objectifs du *Green Deal* en termes de développement de l'agriculture biologique.

L'agriculture biologique, on l'a dit, est un levier essentiel pour la transition agricole. Les objectifs fixés dans la loi sur l'agriculture, à savoir 15 % des surfaces en bio en 2022, vont bientôt arriver à échéance, et on est loin du compte. Plutôt que d'en rester à ces objectifs, il convient de s'inscrire dans une progression continue du développement de l'agriculture biologique en actant les objectifs du *Green Deal*, à savoir 25 % de la SAU (surface agricole utile) en bio en 2030, afin d'envoyer un signal fort à l'ensemble des acteurs sur cette orientation.

Des manifestations d'agriculteurs bio ont eu lieu un peu partout sur le territoire, car ils ressentent un véritable manque de soutien après la fin du financement national de l'aide au maintien et la baisse du financement de la PAC, et ce alors qu'ils rendent des services à la collectivité pour la qualité de l'air et contribuent à toutes les externalités positives.

Le présent amendement vise à réaffirmer que ce modèle est un outil essentiel de la transition agroécologique, de l'atteinte des objectifs climatiques et de la réduction des pollutions atmosphériques, et à aligner ainsi la France sur les objectifs européens en la matière.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Vous l'avez dit, mon cher collègue, le programme Ambition bio 2022 arrive à échéance prochainement. Dans le cadre de son renouvellement, il conviendra de discuter avec l'ensemble des filières pour établir un objectif consensuel, réaliste, tenable, et qui mobilise toutes les forces en présence. Il devra notamment s'appuyer sur une étude d'impact pour mesurer les effets de telle ou telle décision.

Au niveau européen, cet objectif fait aussi l'objet de débats. Il nous semble donc trop tôt pour l'inscrire en dur dans la loi. Mieux vaut attendre les concertations à venir et un positionnement clair de l'Union européenne sur ce sujet.

L'avis est donc plutôt défavorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. J'émettrai le même avis défavorable, dans la mesure où cet objectif « bio » doit être inscrit dans le PSN, le plan stratégique national, qui est la déclinaison de la PAC au niveau national. Cela fait l'objet actuellement de discussions.

Je profite de cette occasion qui m'est offerte pour répondre sur un point. Vous l'avez dit et redit, nombreux sont ceux qui essaient de faire croire que ce gouvernement diminue les aides pour l'agriculture bio. Or la fin ne peut pas justifier tous les moyens ! La politique agricole commune que j'ai présentée prévoit une augmentation des aides dédiées au bio, lesquelles passent de 250 millions à 340 millions d'euros.

Certains ont fait croire que ces aides baissaient de 66 %. J'ai reçu ces personnes à plusieurs reprises, et je leur ai dit le fond de ma pensée – je n'y vais généralement pas par quatre chemins – : leurs calculs sont mensongers. Ils n'ont d'ailleurs jamais su démontrer que leurs chiffres étaient exacts, tout simplement parce qu'ils ne le sont pas !

Ces personnes ont cependant si bien réussi leur coup qu'ils ont convaincu des stars de la télévision de poser nues sur les réseaux sociaux avec une pancarte indiquant : « Denormandie nous met à poil ! » J'ai hésité à faire de même pour contrer la chose, mais je ne suis pas sûr que j'aurais eu le même succès... (*Sourires.*)

Je le redis, la fin ne justifie pas tous les moyens. Il n'est pas vrai que ce gouvernement a réduit les aides dédiées au bio. Nous les avons augmentées de 36 %. Nous nous sommes même battus pour apporter des financements additionnels de l'État, en plus des aides prévues dans la politique agricole commune.

Un sujet est très légitime, celui des aides au maintien de l'agriculture biologique.

Figurez-vous que, sur les 250 millions d'euros actuels consacrés à l'agriculture biologique, ces aides au maintien représentent 50 millions d'euros. Elles ne sont plus versées au niveau national depuis 2017, et un grand nombre de régions y ont également mis fin. Pourquoi ? Parce que notre pays est importateur net de produits bio à hauteur de 30 %. De ce fait, on s'est dit qu'il fallait mettre le paquet sur les aides à la conversion de nouveaux agriculteurs au bio.

J'entends le débat, qui se pose en ces termes : faut-il des aides au maintien ou des MAE dédiées au bio ? Mais de là à dire que ce gouvernement réduit de 66 % les aides au maintien, il y a une marge ! Vous n'avez certes pas cité ce pourcentage, monsieur le sénateur, mais vous avez dit que les aides au bio diminuaient. Non !

Le montant des aides dédiées au bio dans le deuxième pilier augmente. Il y a bien une divergence d'appréciation sur les outils de ces aides dédiées, mais c'est très différent. Dans le débat démocratique, il faut être très clair à cet égard.

À la fin de ce quinquennat, nous aurons multiplié par deux la surface agricole utile. On peut dire que ce n'est pas assez ; moi-même, je pense qu'il faut aller encore plus loin. Mais voilà tout de même ce que nous sommes en train de réaliser !

M. le président. La parole est à M. Laurent Duplomb, pour explication de vote.

M. Laurent Duplomb. Je souhaite revenir sur la problématique des aides au bio. Je suis tout à fait d'accord avec ce que vient de dire M. le ministre.

Il faut tout d'abord – et c'est la politique suivie depuis quelques années – s'engager pour le soutien à la conversion. Soutenir la conversion, c'est apporter une aide à la modification de pratiques exigeant une adaptation et un investissement particulier. Les fonds publics permettent donc de compenser la baisse des revenus et les difficultés rencontrées.

Je n'arrive pas comprendre, en revanche, que les promoteurs du bio prônent la seule aide au maintien, comme s'il s'agissait d'une forme de RSA agricole destiné à soutenir des agriculteurs en difficulté. Ces promoteurs passent pourtant leur temps à nous expliquer que, le bio, c'est la panacée, qu'avec le bio point de problèmes économiques ou environnementaux, en bref que c'est la meilleure des solutions.

On ne peut pas dire, d'un côté, que le bio est la solution à tous les maux et, de l'autre, que le contribuable doit payer encore plus qu'aujourd'hui pour soutenir l'agriculture bio. Si l'on considère que l'agriculture bio représente, concrètement, une évolution de la qualité – permettez-moi d'en douter cependant, et, je le dis clairement, des rapports viendront à un moment confirmer mes doutes –, on ne peut pas accepter que des aides publiques soutiennent son maintien. Si cette qualité est aussi bonne qu'affichée, il faut que le consommateur accepte de la payer ! Sinon, cela n'a plus de sens...

Et que gagnera-t-on au bout du compte ? Tout le monde fera du bio, mais au prix du conventionnel actuel ! Je refuse ce système, car il fera plonger l'agriculture dans les tréfonds de la production.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Tissot, pour explication de vote.

M. Jean-Claude Tissot. Faire de la provocation à une heure du matin, cher Laurent Duplomb, c'est un peu tardif ! Personne n'a dit qu'il n'y avait plus d'aides au bio ou que l'on ne pouvait pas vivre de l'agriculture biologique sans les aides !

Je souhaite simplement, pour ma part, obtenir quelques éclaircissements.

Je suis d'accord avec vous, monsieur le ministre : sous ce gouvernement, dans l'absolu, le montant des aides à la bio a augmenté. Malgré tout, les aides au maintien de l'agriculture biologique sont à mon avis indispensables pour une exploitation agricole ayant fait le choix voilà quelques années de passer en bio. Or vous avez décidé de les supprimer, sous prétexte que le marché doit s'équilibrer, etc.

Je vous le demande, monsieur Duplomb, quelle est la différence entre les aides au maintien de l'agriculture biologique et la prime à la vache allaitante ?

M. Laurent Duplomb. Ils la touchent aussi !

M. Jean-Claude Tissot. Pourquoi les aides au maintien en bio seraient-elles superflues, au motif que le marché doit équilibrer la production, tandis que le soutien à une production animale devrait être maintenu ? Je voulais simplement souligner l'incohérence de votre propos.

M. le président. La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

M. Guillaume Gontard. Nous en sommes tous d'accord, il existe des aides pour l'agriculture conventionnelle. Alors, pourquoi ne pourrait-on soutenir le bio ? Il n'y a rien là de contradictoire ! Pour ce qui est du bio, il faut reconnaître le service environnemental rendu. (*M. Laurent Duplomb s'exclame.*)

Comme l'a dit M. le ministre, la conversion en bio comporte un intérêt, pour tous, sur le plan environnemental, qu'il s'agisse de l'eau ou de la biodiversité. Il me paraît donc tout à fait normal que les pouvoirs publics soutiennent, à la fois, la conversion et le maintien de l'agriculture biologique.

J'ai reçu, avant-hier, le message d'un producteur de lait bio installé dans le Vercors. Il ne fait pas partie des « stars » dont vous avez parlé, monsieur le ministre – en effet, vous n'avez pas fait mention des paysans qui s'étaient, eux aussi, déshabillés pour se faire entendre. Il ferait plutôt partie du syndicat des Jeunes Agriculteurs... Il m'écrit que l'arrêt de l'aide au maintien en bio représente une baisse de 38 euros sur la tonne de lait, soit 6 600 euros en tout. Permettez-moi de le citer : « J'ai prélevé 9 000 euros l'année dernière sur le compte de l'exploitation. Cherchez l'erreur ! »

Voilà une réalité très claire ! Nous parlons là de difficultés qui se sont produites après une conversion. Il faut aussi tenir compte de toutes les problématiques liées à l'activité en zone de montagne – je ne rappellerai pas les problèmes rencontrés pour faire reconnaître les spécificités de l'agriculture dans ces secteurs.

Vous avez évoqué, monsieur le ministre, « certains qui disent... ». Or, d'habitude, lorsque vous parlez des paysans, vous leur adressez des louanges, avec raison. Je pense, moi aussi, qu'il faut les soutenir.

Ces agriculteurs que vous avez mentionnés, et qui ont peut-être déploré une baisse de 66 % des aides – pour ma part, je ne suis pas au courant –, que disaient-ils ? Simple-ment qu'ils rencontraient des difficultés, qu'ils avaient besoin de soutien, qu'ils s'alertaient des déviations ou des négociations de la PAC, et qu'ils étaient très inquiets pour leur emploi et pour leur exploitation. Je pense qu'on peut les entendre !

Le double discours que vous employez selon vos interlocuteurs me gêne un peu.

M. le président. Il faut conclure, cher collègue !

M. Guillaume Gontard. Aux paysans, il faut tenir un seul discours !

M. le président. La parole est à M. Joël Labbé, pour explication de vote.

M. Joël Labbé. Je vais prendre le relais de mon collègue Guillaume Gontard.

Monsieur le ministre, vous avez accusé les responsables de la FNAB (Fédération nationale d'agriculture biologique) de tenir des propos mensongers. Là encore, vous avez été extrêmement méprisant !

Nous avons également reçu les responsables de cette association. Si le montant des enveloppes a bien augmenté, comme vous l'avez dit, le nombre des bénéficiaires est également en hausse. De ce fait, un certain nombre de fermes bio touchent beaucoup moins d'aides ; vous ne pouvez pas le nier ! Reprocher à ces personnes de dire des mensonges, ce n'est pas sérieux !

Par ailleurs, il est vrai que les aides au maintien existent et qu'elles doivent être maintenues. On parle beaucoup des paiements pour services environnementaux, que l'on ne voit pas arriver... L'aide au maintien, c'est une forme de paiement pour services environnementaux !

Nous maintenons, bien sûr, notre amendement.

M. Julien Denormandie, ministre. Je demande la parole, monsieur le président !

M. le président. Je suis désolé, monsieur le ministre, mais il est tard, et je dois lever la séance à une heure trente. Je pense que le débat a eu lieu et que l'on peut s'en tenir là.

Je mets aux voix l'amendement n° 1926 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. L'amendement n° 1668 rectifié *ter*, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 60 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le 10° du I de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ... De reconnaître et mieux valoriser les externalités positives de l'agriculture, notamment en matière de services environnementaux et d'aménagement du territoire ; ».

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Le présent amendement vise à introduire dans les objectifs-cadres de notre politique en faveur de l'agriculture et de l'alimentation, définie à l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime, le fait de reconnaître et de mieux valoriser les externalités positives de l'agriculture, notamment en matière de services environnementaux et d'aménagement du territoire.

Les sénateurs du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain sont très attachés à la reconnaissance des externalités positives de l'agriculture, notamment à la valorisation des paiements pour services environnementaux en agriculture, dont l'intérêt est aujourd'hui reconnu par tous. Les PSE sont en effet un outil pouvant allier une nécessité économique à une attente sociétale en valorisant les externalités positives de l'agriculture, c'est-à-dire les effets positifs de l'agriculture sur les écosystèmes qui peuvent être engendrés par des modes de production ou des pratiques adaptés.

Nous estimons que les PSE permettent de sortir de la seule logique, au demeurant toujours nécessaire, de compensation des surcoûts ou des manques à gagner, qui domine actuellement dans les politiques agricoles, et d'encourager, en les rémunérant dans la durée et si possible hors du cadre de la PAC, les éléments de préservation et de valorisation de la biodiversité, ainsi que les pratiques qui permettent d'améliorer la santé et l'efficacité agronomique, climatique et environnementale des écosystèmes.

Dès 2018, je le rappelle, nous avons porté en séance publique une proposition de résolution en faveur de leur généralisation. Au vu de l'intérêt stratégique, environnemental, économique, et parfois culturel, de la valorisation des externalités positives de notre agriculture, notamment des PSE, nous estimons qu'il est désormais temps de les reconnaître à l'article L. 1 du code rural pour consacrer dans la loi leur existence et y inscrire la nécessité de les développer.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. L'oubliée de ce projet de loi est effectivement la valorisation des externalités positives de l'agriculture, comme celle de la forêt d'ailleurs. Tout se passe comme si nos agriculteurs étaient un fardeau environnemental. On oublie trop souvent l'ensemble des services sociaux et environnementaux qu'ils rendent à nos concitoyens en matière de stockage de carbone, de préservation de la biodiversité, d'aménagement du territoire et d'animation de la vie rurale.

Ces externalités positives doivent être mieux valorisées. Nous partageons cet objectif. La commission présentera d'ailleurs un amendement, à l'article 61, relatif aux prestations spécifiques des services environnementaux. Elle proposera également de les consacrer comme l'un des objectifs de la politique agricole.

L'avis est donc favorable.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1668 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 60 *ter*.

L'amendement n° 1669 rectifié, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 60 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur le développement de prestations pouvant donner lieu à des paiements pour services environnementaux en agriculture en France.

Ce rapport dresse un état des lieux des systèmes actuellement soutenus au titre des paiements pour services environnementaux, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du plan Biodiversité, et analyse les freins ou les leviers qui permettraient d'en accroître l'efficacité et le développement.

L'ensemble des externalités positives de l'agriculture contribuant à répondre aux enjeux climatiques, sanitaires et environnementaux est explicitée dans ce rapport.

Il évalue également l'adéquation entre les moyens financiers actuellement dévolus aux paiements pour services environnementaux et les besoins réels et potentiels.

Il aborde la question des sources de financement de ces paiements pour services environnementaux étant entendu qu'elles ne doivent pas grever le budget de la politique agricole commune.

Sur la base de ces constats, il définit une trajectoire en vue de la massification des paiements pour services environnementaux sur l'ensemble du territoire national et propose des outils adaptés pour accompagner cet objectif.

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Les sénateurs de mon groupe souhaitent que les paiements pour services environnementaux se développent en France, dans l'intérêt des agriculteurs en particulier et de notre société en général. Dès 2018, nous défendions une proposition de résolution en ce sens.

Quelques mois plus tard, dans le cadre du plan Biodiversité, 150 millions d'euros étaient mobilisés sur les programmes d'intervention des agences de l'eau pour valoriser ces pratiques. Si nous saluons cette avancée, nous estimons néanmoins qu'une massification des efforts est plus que jamais nécessaire au vu des défis environnementaux, climatiques et économiques auxquels nous devons faire face.

Cet amendement vise donc à demander au Gouvernement la remise d'un rapport dressant un état des lieux précis de la mise en œuvre des PSE en France, de l'identification des freins ou leviers dans ce domaine et de la mise en place d'une trajectoire de développement. Il s'agit d'avoir un point d'étape fiable de la situation actuelle pour savoir d'où nous partons, de nous fixer des objectifs que je souhaite ambitieux et de déterminer en conséquence les trajectoires à adopter et les outils à mettre en place pour les atteindre. Je sais que le Sénat n'aime pas trop les rapports, mais celui-ci présenterait un réel intérêt.

Monsieur le ministre, je souhaite que le Gouvernement nous suive, dans le droit fil du vote de l'amendement précédent reconnaissant les externalités positives et les services environnementaux de l'agriculture.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. Je suis favorable à cet amendement, à titre dérogatoire. Je souligne que le contenu du rapport précisera bien que les financements des PSE ne doivent pas grever le budget de la PAC, ce qui est effectivement une condition essentielle.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Je suis encore moins fan des rapports que le Sénat. L'avis est donc défavorable.

Je prends bonne note de votre propos, monsieur le sénateur, mais un rapport ne permettra pas de répondre à votre demande.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1669 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 60 *ter*.

L'amendement n° 1456 rectifié, présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot, Kanner et P. Joly, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazy et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllégatte et Jacquin, Mme Prévile et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 60 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 3 du code rural et de la pêche maritime, il est inséré un article L ainsi rédigé :

« Art. L – I. - Les politiques publiques en faveur de la ruralité, de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt reconnaissent et valorisent les aménités rurales.

« Une aménité rurale est un agrément ou un avantage économique qui présentent un caractère marchand ou non directement marchand.

« L'agrément est procuré par un paysage ou son environnement, au sens de ses caractéristiques géophysiques, biologiques, naturelles, ou résulte d'une action humaine, non nécessairement destinée à le produire, telle que les activités agricoles et forestières.

« Des aménités rurales sont générées, entretenues ou développées par les activités agricoles, forestières ou publiques. Leurs producteurs peuvent ne pas retirer d'avantages de leur existence, mais au contraire subir de leur fait des charges et pertes de compétitivité. Leur impact négatif peut être intégré au calcul des aides éventuellement versées au titre des politiques publiques agricoles ou environnementales.

« II. – L'État encourage la préservation et le développement des aménités rurales par des politiques publiques dont les actions répondent aux enjeux et objectifs de développement durable des espaces ruraux.

« III. – Les collectivités locales, ou le cas échéant leurs regroupements ou opérateurs pour les compétences qui le justifient, peuvent reconnaître l'existence des aménités rurales procurées par leur territoire et les intégrer dans leurs politiques publiques. »

La parole est à M. Franck Montaugé.

M. Franck Montaugé. Cet objectif est totalement en lien avec le présent projet de loi, qui vise à renforcer la résilience de notre modèle de société face au dérèglement climatique, et donc à encourager les initiatives ou les actions mises en œuvre dans ce domaine.

Le présent amendement s'inscrit dans la continuité des précédents en faveur des PSE. Il vise à créer un nouvel article dans le Livre Préliminaire du code rural et de la pêche maritime, afin de préciser que les politiques en faveur de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt, et plus largement de la ruralité, peuvent reconnaître et valoriser les aménités rurales.

S'inspirant des travaux du Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux, présentés dans le rapport intitulé *Réconcilier aménagement du territoire, environnement et agriculture*, publié en novembre 2020, les auteurs de cet amendement proposent une définition du concept d'aménité rurale et les modalités générales pour les encourager *via* l'État et les collectivités territoriales.

Le projet de loi Climat met en avant le terme de résilience, mais ne le définit pas. Cet amendement vise à répondre à la nécessité d'identifier les aménités rurales comme un moyen, juridiquement fondé, de contribuer à la résilience de notre société, grâce à la ruralité.

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

Mme Anne-Catherine Loisiert, *rapporteuse pour avis*. Nous venons d'ores et déjà de valider une demande de rapport pour essayer de dessiner cette politique. La commission ne pense pas qu'il faille aller plus loin en inscrivant des définitions. L'avis est donc défavorable : attendons le rapport !

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

M. Julien Denormandie, *ministre*. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1456 rectifié.

(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° 1931 rectifié *bis*, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 60 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'État veille à assurer la préservation et le développement des haies et des alignements d'arbres intraparcéllaires, afin d'atteindre en 2050, un linéaire d'un million et demi de kilomètres.

« L'État préserve les prairies permanentes, ainsi que leur gestion durable, associant production agricole et externalités positives en termes de stockage de carbone et de biodiversité. »

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. Cet amendement vise à inscrire dans les objectifs de la politique agricole la promotion du développement des haies et des alignements d'arbres intraparcéllaires, ainsi que du maintien des prairies permanentes.

Pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions de CO₂ dans le secteur agricole, la haie est un outil indispensable. Les haies permettent, à la fois, d'atteindre des objectifs climatiques *via* le stockage de carbone, en plus de préserver les fonctionnalités du sol et les continuités écologiques, et de jouer localement un rôle paysager. Elles ont aussi un intérêt agronomique en abritant des auxiliaires de culture et en limitant la diffusion des pathogènes. Quand elles sont bien gérées, elles permettent le développement d'une ressource locale et durable de bois énergie, ce qui constitue une ressource supplémentaire pour les agriculteurs.

Aujourd'hui encore, nous perdons chaque année 11 000 kilomètres linéaires de haies. Le plan de relance, dans son volet relatif au développement des haies, n'est malheureusement pas suffisant à cet égard. En effet, les objectifs de plantation ne permettent pas de compenser les pertes actuelles. Il nous faut donc acter un signal fort pour les haies.

De même, les prairies permanentes constituent un puits de carbone naturel, en plus d'être un milieu essentiel pour la biodiversité. De nombreuses études et des outils diagnostics montrent que ces prairies sont un outil essentiel pour diminuer le bilan carbone et azoté des exploitations d'élevage de ruminants.

Ainsi, cet amendement tend à fixer, parmi les objectifs de la politique en faveur de l'agriculture, de l'alimentation et de la pêche maritime, auxquels l'État se doit de veiller, un objectif de maintien des prairies permanentes, ainsi qu'un autre de préservation et de développement des haies et d'alignements d'arbres intraparcéllaires. Cet objectif devra être décliné par la stratégie prévue à l'article 61 du présent projet de loi.

M. le président. L'amendement n° 1930 rectifié *ter*, présenté par MM. Labbé, Dantec, Salmon, Fernique et les membres du groupe Écologiste - Solidarité et Territoires, est ainsi libellé :

Après l'article 60 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le II de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'État veille à la promotion de la préservation et de l'implantation des haies et des alignements d'arbres intraparcéllaires, en prenant en compte les besoins constatés dans les territoires, dans le but de stocker du carbone, de préserver les abris des auxiliaires de cultures, de lutter contre l'érosion des sols, d'améliorer la qualité et l'infiltration de l'eau dans le sol.

« L'État veille à la promotion de la préservation des surfaces agricoles en prairies permanentes, et de leur gestion durable, associant production agricole et externalités positives en termes de stockage de carbone et de biodiversité. »

La parole est à M. Joël Labbé.

M. Joël Labbé. L'amendement n° 1931 rectifié *bis* prévoit un objectif chiffré. C'est pourquoi nous présentons cet amendement de repli, qui vise à reprendre l'esprit du précédent, mais sans mentionner d'objectif chiffré de développement des haies.

Sans préjuger d'un objectif chiffré à 2050, il est important d'acter un objectif de développement des haies, pour toutes les raisons invoquées. Ainsi, cet amendement vise à fixer parmi les objectifs de la politique en faveur de l'agriculture auxquels l'État se doit de veiller un objectif de maintien des prairies permanentes, ainsi que des haies bocagères.

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

Mme Anne-Catherine Loisiert, *rapporteuse pour avis*. La commission est défavorable au fait d'inscrire un objectif très élevé et non différencié selon les besoins des territoires. L'avis est donc défavorable sur l'amendement n° 1931 rectifié *bis*.

La commission est favorable, en revanche, à l'amendement n° 1930 rectifié *ter*, qui tient compte des réalités locales.

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

M. Julien Denormandie, *ministre*. Le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 1931 rectifié *bis* et s'en remet à la sagesse du Sénat sur l'amendement n° 1930 rectifié *ter*.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1931 rectifié *bis*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1930 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 60 *ter*.

**Article 60 quater
(nouveau) (priorité)**

- ① Le I de l'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :
- ② 1° Après le premier alinéa, il est inséré un 1° A ainsi rédigé :
- ③ « 1° A De sauvegarder et, pour les filières les plus à risque, de reconquérir, la souveraineté alimentaire de la France et de promouvoir l'indépendance alimentaire de la France à l'international, en préservant son modèle agricole ainsi que la qualité et la sécurité de son alimentation ; »
- ④ 2° Le 18° est abrogé ;
- ⑤ 3° Le 19° devient le 18° ainsi rétabli ;
- ⑥ 4° Le 20° devient le 21° ;
- ⑦ 5° Le 21° devient le 20°.

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

L'amendement n° 33 rectifié *bis* est présenté par M. Menonville, Mme Mélot, MM. Lagourgue, Chasseing, Médevielle, Decool, Bonnacarrère et Kern, Mme Saint-Pé, MM. Capus, J.M. Arnaud, Chauvet, Hingray et Bascher et Mme Guillotin.

L'amendement n° 1069 rectifié *ter* est présenté par M. Rietmann, Mme Estrosi Sassone, MM. Gremillet, Rapin et Perrin, Mme Gruny, MM. Panunzi, Maurey, Cadec, Genet, Groperrin, Joyandet, Cuyper, Pellevat et Rojouan, Mme Deromedi, M. B. Fournier, Mmes Belhiti et Thomas, M. Cardoux, Mme Jacquemet, M. Savary, Mme Bellurot, M. Brisson, Mmes Chauvin, Di Folco et Joseph, M. Meurant, Mme Pluchet, M. Houpert, Mme Ventalon, M. Charon et Mme Garriaud-Maylam.

L'amendement n° 1541 est présenté par MM. Montaugé, Gillé, J. Bigot et Kanner, Mmes Artigalas et Blatrix Contat, MM. Bouad, Cardon, Mérillou, Michau, Pla, Redon-Sarrazay et Tissot, Mme Bonnefoy, MM. Dagbert et Devinaz, Mme M. Filleul, MM. Houllegatte et Jacquin, Mme Préville et les membres du groupe Socialiste, Écologiste et Républicain.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

et en préservant les agriculteurs de la concurrence déloyale de produits importés issus de systèmes de production ne respectant pas les normes imposées par la réglementation européenne

La parole est à M. Daniel Chasseing, pour présenter l'amendement n° 33 rectifié *bis*.

M. Daniel Chasseing. Cet amendement vise à ajouter deux impératifs pour parvenir à la souveraineté alimentaire de la France : garantir aux agriculteurs des prix rémunérateurs et

les protéger de la concurrence déloyale de produits importés issus de systèmes ne respectant pas les normes de production imposées par la réglementation européenne.

M. le président. La parole est à Mme Dominique Estrosi Sassone, pour présenter l'amendement n° 1069 rectifié *ter*.

Mme Dominique Estrosi Sassone. Il est défendu.

M. le président. La parole est à M. Franck Montaugé, pour présenter l'amendement n° 1541.

M. Franck Montaugé. Il est défendu.

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

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis. La commission s'en remet à la sagesse de notre assemblée sur ces trois amendements, qui sont déjà satisfaits par la rédaction de l'article 60 quater.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Sagesse.

M. le président. Je mets aux voix les amendements identiques n°s 33 rectifié *bis*, 1069 rectifié *ter* et 1541.

(Les amendements sont adoptés.)

M. le président. L'amendement n° 1801, présenté par Mme Loisier, au nom de la commission des affaires économiques, est ainsi libellé :

Alinéa 6

Remplacer la référence :

21°

par la référence :

19°

La parole est à Mme la rapporteure pour avis.

Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. Julien Denormandie, ministre. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1801.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 60 quater, modifié.

(L'article 60 quater est adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, nous avons examiné 234 amendements au cours de la journée ; il en reste 800.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 23 juin 2021 :

À quinze heures :

Questions d'actualité au Gouvernement.

À seize heures trente, le soir et la nuit :

Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat et d'un vote sur cette déclaration, en application de l'article 50-1 de la Constitution, relative à la programmation militaire ;

Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (texte de la commission n° 667, 2020-2021).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 23 juin 2021, à une heure trente.)

*Pour la Directrice des comptes rendus
du Sénat, le Chef de publication*

ÉTIENNE BOULENGER

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Difficultés rencontrées par la filière du sang

N° 1738 – Le 24 juin 2021 – **M. Cyril Pellevat** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur les difficultés rencontrées par la filière du sang.

Durant la crise sanitaire, une chute de la collecte rémunérée de plasma a été constatée. Cela a entraîné une pénurie de médicaments dérivés du plasma et plus particulièrement des immunoglobulines. Cette situation est symptomatique du manque de souveraineté sanitaire de la France.

Pour remédier à cette problématique, il semble donc nécessaire d'une part de renforcer la position du Laboratoire biopharmaceutique français (LBF) sur le marché, notamment lors de la mise en service de l'usine d'Arras. D'autre part, il est urgent de trouver des solutions pour augmenter substantiellement la collecte de plasma et de tendre vers une autosuffisance européenne.

Ces mesures prennent toutefois du temps à être mises en œuvre, aussi, afin de trouver une solution pour les malades dépendants de ces médicaments, il pourrait être envisagé de créer un comité de pilotage de la filière sang. La fédération française pour le don du sang bénévole (FFDSB) a formulé cette demande auprès de la direction générale de la santé mais n'a pas obtenu de réponse à ce jour.

En outre, l'Établissement français du sang (EFS) fait face à de nombreuses difficultés financières. Les tarifs de cession du plasma matière première, parmi les plus bas d'Europe, qu'il doit fournir au LFB le ruinent, alors qu'il a été accordé une augmentation substantielle des médicaments dérivés du plasma aux entreprises privées de fractionnement. L'EFS est également confronté à des difficultés de recrutement en raison du manque de personnel soignant disponible. Cette dynamique devrait se poursuivre, puisque le personnel de l'EFS n'a pas été inclus dans le Ségur de la santé. Cet établissement est pourtant essentiel au bon fonctionnement de notre système de santé et à l'autosuffisance en produits sanguins.

De ce fait, il lui demande s'il entend restaurer la place centrale de l'État dans la question des médicaments dérivés du plasma, en organisant un comité de pilotage « filière sang ». Il lui demande également s'il compte revoir le tarif de cession au

LFB du plasma matière première afin de permettre une réelle souveraineté sanitaire. Enfin, il souhaite savoir s'il est envisagé d'inclure le personnel de l'EFS dans le cadre de la mission de revalorisation du métier de soignant.

Déploiement des bracelets anti-rapprochement

N° 1739 – Le 24 juin 2021 – **Mme Martine Filleul** attire l'attention de **M. le garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la politique de déploiement des bracelets anti-rapprochement pour lutter contre les violences conjugales dans notre pays.

À la suite du Grenelle sur les violences conjugales, depuis décembre 2020, le bracelet anti-rapprochement, outil permettant l'éloignement des conjoints et ex-conjoints violents, s'est généralisé à tous les tribunaux judiciaires métropolitains et ultramarins.

Malheureusement, depuis 2019, les violences conjugales et féminicides se multiplient. Selon le collectif « Féminicides par compagnons ou ex », 49 féminicides ont été recensés en 2021.

Dans de nombreuses affaires, comme le féminicide de Mérignac commis le 4 mai 2021 ou celui d'Hayange le 25 mai 2021, un homme qui purgeait une peine pour violences conjugales n'avait jamais été équipé de ce dispositif.

Dans une déclaration de juin 2021, les procureurs ont demandé des moyens supplémentaires pour lutter contre les violences conjugales et notamment la création d'un assistant spécialisé ou d'un juriste assistant dédié à cette cause. Ces créations de poste seraient nécessaires pour vérifier, par exemple, qu'une mesure d'interdiction d'entrer en contact est bien respectée ou de prescrire un bracelet si ce n'est pas encore le cas.

Depuis l'adoption de ce dispositif, la France possède 1 000 bracelets mais une poignée est portée par des conjoints violents. Ce bracelet est une réussite dans d'autres pays, comme l'Espagne, où aucune femme n'a été agressée à la suite de la mise en place d'un bracelet anti-rapprochement.

Elle souhaite connaître la position du Gouvernement sur le déploiement des bracelets anti-rapprochement afin que la lutte contre les violences conjugales devienne efficace.

Accès aux traitements pour les patients atteints d'algie vasculaire de la face

N° 1740 – Le 24 juin 2021 – **Mme Frédérique Puissat** attire l'attention de **M. le ministre des solidarités et de la santé** sur l'ouverture de l'accès au traitement et à son remboursement, par les patients souffrant de l'algie vasculaire de la face (AVF), de l'anticorps monoclonal, commercialisé sous le nom d'Aimovig par le laboratoire Novartis.

L'AVF est une forme de migraine grave et particulière qui ne fait pas l'objet d'étude structurée et dont le diagnostic n'est pas vérifiable par l'imagerie ; seul un interrogatoire du patient, après souvent une errance médicale de plusieurs années, peut permettre de le définir. Aujourd'hui plus de 100 000 français souffriraient de cette maladie bien plus douloureuse et invalidante que la migraine, et pourtant moins connue et reconnue que cette dernière.

À ce jour, l'Aimovig, traitement s'adressant aux patients migraineux sévères qui s'administre sous forme d'auto-injection sous-cutanée une fois par mois, n'est toujours pas disponible en France alors qu'il est déjà autorisé sur le marché dans d'autres

pays européens comme l'Espagne, l'Italie, la Belgique et l'Allemagne. De plus, il est très coûteux, soit environ 560 euros l'injection.

Or, ce traitement ayant obtenu une autorisation de mise sur le marché (AMM) en 2018, il pourrait être commercialisé en France prochainement, mais uniquement dans certaines pharmacies hospitalières et il ne serait donc pas à disposition du grand public. De plus, il est annoncé comme n'étant pas remboursé par la sécurité sociale.

Cette situation paraît inconcevable pour les quelques 100 000 patients français souffrants de l'algie vasculaire de la face.

Aussi, elle lui demande s'il envisage à court terme de tout mettre en œuvre pour la mise en commercialisation de ce traitement dans les officines à destination du grand public, ainsi que son remboursement par la sécurité sociale.

*Centre de tir de la direction générale
de la sécurité intérieure à Bièvres*

N° 1741 – Le 1 juillet 2021 – **Mme Laure Darcos** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les nuisances sonores importantes liées au centre de tir du ministère de l'inté-

rieur, installé dans une ancienne batterie de la forêt domaniale de Verrières-le-Buisson. Les habitants de Bièvres sont les plus impactés par les séances de tir, qui sont également très angoissantes pour les enfants scolarisés dans les écoles de la commune. Plusieurs directeurs d'école ont saisi le rectorat afin de signaler cette situation et les associations de protection de l'environnement se mobilisent pour que le site protégé de la forêt de Verrières reste accessible en toute circonstance aux promeneurs qui viennent y rechercher quiétude et détente, ou pratiquer des activités sportives. De toute évidence, la présence d'un centre de tir n'est pas adaptée aux nouveaux usages de la forêt et la recherche d'une solution pérenne avec les différentes parties prenantes s'impose. Plusieurs solutions sont envisageables comme la valorisation du site de la direction générale de la sécurité intérieure (DGSI) à Boullay-les-Troux ou encore du site de l'entreprise Subtac, qui gère un vaste complexe d'entraînement destiné aux professionnels de la sécurité et de la défense à Villebon-sur-Yvette. Le statu quo n'étant pas acceptable aux yeux des élus et des populations concernés, elle lui demande de bien vouloir mettre à l'étude les solutions proposées et lui confirme sa disponibilité pour rechercher, avec ses équipes et l'ensemble des parties, le meilleur compromis.