

VENDREDI 13 FÉVRIER 2015

Transition énergétique (*Procédure accélérée - Suite*)

SOMMAIRE

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE (Procédure accélérée – Suite)	1
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	1
ARTICLE 6 (Suite)	1
ARTICLES ADDITIONNELS	1
ARTICLE 6 TER	2
ARTICLE 7 BIS	3
ARTICLE 7 TER	5
ARTICLE 8	5
ARTICLE ADDITIONNEL	9
ARTICLE 8 BIS A	9
ARTICLE 8 TER	10
Mme Ségolène Royal, ministre	10
DÉCISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL	10
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE (Procédure accélérée – Suite)	11
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	11
TITRE III	11
M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable	11
Mme Ségolène Royal, ministre	11
ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 9 A	11
ARTICLE 9 A	12
ARTICLE 9 B	12
Mme Évelyne Didier	12
M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable	12
EXAMEN D'UNE CONVENTION EN PROCÉDURE NORMALE	14
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE (Procédure accélérée – Suite)	14
<i>Discussion des articles (Suite)</i>	14
ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 9 B	14
ARTICLE 9	16
ARTICLES ADDITIONNELS	20
ARTICLE 9 BIS A	24
Mme Évelyne Didier	24
ARTICLE 9 BIS	25
ARTICLE ADDITIONNEL	26
ARTICLE 10	27
ARTICLES ADDITIONNELS	29
ARTICLE 11	30
ARTICLE 12	32
ARTICLES ADDITIONNELS	34

ARTICLE 13	34
ARTICLES ADDITIONNELS	35
ARTICLE 13 BIS	36
ARTICLE 13 TER	37
ARTICLE 14	37
ARTICLE ADDITIONNEL	39
ARTICLE ADDITIONNEL	40
ARTICLE 14 TER	40
ARTICLES ADDITIONNELS	40
ARTICLE 14 QUATER	41
ARTICLE 14 QUINQUIES	42
ARTICLE 16 BIS	42
M. Gérard Longuet	42
ARTICLE 16 QUATER	42
ARTICLES ADDITIONNELS	43
ARTICLE 17	44
ARTICLE 17 BIS	44
Mme Évelyne Didier	44
ARTICLE 18	46
ARTICLES ADDITIONNELS	47
ARTICLE 18 BIS	48
ARTICLE ADDITIONNEL	49
ORDRE DU JOUR DU LUNDI 16 FÉVRIER 2015.....	50

SÉANCE du vendredi 13 février 2015

64^e séance de la session ordinaire 2014-2015

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRE :
M. SERGE LARCHER.

La séance est ouverte à 9 h 35.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu analytique, est adopté sous les réserves d'usage.

Transition énergétique (Procédure accélérée – Suite)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif à la transition énergétique pour la croissance verte.

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE 6 (*Suite*)

M. le président. – Amendement n°505, présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier, M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beaufils, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin.

Alinéa 6, deuxième phrase

Supprimer cette phrase.

M. Michel Le Scouarnec. – Les sociétés de tiers-financement sont des palliatifs, elles sont les seules à avancer les sommes nécessaires aux travaux de rénovation thermique. Leur donner accès au Fichier national des incidents de remboursement des crédits aux particuliers (FICP) présente un risque : ce n'est pas le rôle des collectivités territoriales de contrôler les particuliers.

M. Ladislav Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Ces sociétés, avançant des fonds, doivent vérifier la solvabilité des emprunteurs, donc avoir accès au fichier. Avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, *ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.* – Les alinéas 11 et 12 de l'article vous donnent satisfaction. Retrait ?

L'amendement n°505 est retiré.

M. le président. – Amendement n°430 rectifié, présenté par Mmes Létard et Jouanno, MM. Roche, Bonnacarrère, Bockel, Guerriau et de Montesquiou, Mme Billon et M. Jarlier.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

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

Mme Chantal Jouanno. – Les sociétés anonymes coopératives d'intérêt collectif pour l'accession à la propriété (Sacicap) sont des acteurs territoriaux reconnus par l'État puisqu'elles participent au programme « Habiter mieux ».

La règle selon laquelle elles doivent détenir plus du tiers de la société dans laquelle elles prennent une participation soulève des difficultés pour leur entrée dans le capital des sociétés de tiers-financement.

M. Ladislav Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Quel est l'avis du gouvernement ?

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Une expérimentation est en cours entre La Banque postale et Procivis après le rapport Besson, ne la perturbons pas par une modification. Retrait ?

L'amendement n°430 rectifié est retiré.

L'article 6, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

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

M. le président. – Amendement identique n°627 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'article 6

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

Mme Chantal Jouanno. – Nous proposons d'étendre le tiers-financement à l'éclairage public, deuxième poste de dépense des communes, pour en réduire le coût ainsi que la consommation d'énergie.

M. Ladislav Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Ne confondons pas tout et ne diminuons pas les fonds

destinés aux particuliers. Les syndicats d'électricité interviennent et en général, le coût à la charge des communes ne représente plus que 40 % des travaux hors taxes. Retrait ?

Mme Ségolène Royal, ministre. – L'éclairage public est un sujet important. Dans le cadre des projets Territoire à énergie positive, un financement spécifique y sera consacré par l'Ademe. Un concours de *design* va être lancé pour promouvoir l'éclairage public mixte solaire-LED. Les économies réalisées par les collectivités territoriales pourront ainsi atteindre 40 %.

Cependant, les sociétés de tiers-financement s'adressent aux particuliers.

M. Ronan Dantec. – Je voterai cet amendement : le tiers-financement aidera les petites collectivités qui ne verront pas s'accroître leur endettement. (*M. Jean Desessard approuve*)

Mme Ségolène Royal, ministre. – Le tiers-financement pour les collectivités territoriales, ce sont les prêts de la Caisse des dépôts et consignations bien plus intéressants : une ligne de 5 milliards est ouverte et j'ai demandé à la Caisse d'écrire à tous les maires pour les en informer. Ensuite, on ne peut pas ainsi élargir les compétences des régions, qui gèrent les sociétés de tiers-financement, sans les consulter au préalable. Cela est déjà suffisamment compliqué à mettre en place, je l'ai vu en Poitou-Charentes.

M. Ladislas Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. – Les sociétés de tiers-financement ne sont pas un gros camembert à partager. Chacun a dit en discussion générale sa crainte que les moyens ne suffisent pas pour financer les travaux de rénovation thermique.

L'éclairage public est un autre combat. En sus de la taxe d'électricité et de la redevance R2, on pourrait imaginer que le Fonds d'amortissement des charges d'électrification participe à son financement.

Mme Chantal Jouanno. – D'accord.

L'amendement n°627 rectifié bis est retiré.

L'article 6 bis est adopté.

L'article 6 ter A est adopté.

ARTICLE 6 TER

M. le président. – Amendement n°87 rectifié *ter*, présenté par MM. Commeinhes, Calvet, Cambon, César et J. Gautier, Mme Duchêne et MM. Chasseing et Revet.

Alinéas 2 et 3

Supprimer ces alinéas.

M. Charles Revet. – Il faut faciliter l'installation des compteurs individuels dans les logements sociaux afin d'accompagner les habitants, pour qui la précarité énergétique est un enjeu majeur. Cette obligation a déjà porté ses fruits dans la facturation de l'eau, avec

une importante baisse de la consommation après individualisation des factures. Ne payant que ce qu'il consomme effectivement, l'utilisateur maîtrise mieux sa consommation.

M. le président. – Amendement identique n°305 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et MM. Requier et Bertrand.

M. Jean-Claude Requier. – La directive européenne « Efficacité énergétique » impose la mise en place de compteurs individuels dans tous les immeubles privés ou publics, au plus tard au 31 décembre 2016.

Dispenser les logements sociaux de cette obligation serait contre-productif. Le comptage individuel des frais de chauffage est complémentaire de la rénovation thermique. L'individualisation représente un coût mineur au regard des économies réalisées : moins de 3 euros par mois pour un logement social pour 20 % d'économies réalisées en moyenne, soit 150 euros par an ; elle est équitable puisqu'elle tient compte de la position du logement grâce à l'application d'un coefficient de situation.

L'amendement n°614 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°648 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno et les membres du groupe UDI-UC.

Mme Chantal Jouanno. – Défendu.

M. Ladislas Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. – Je soutiens ces amendements que la commission a rejetés. Les compteurs individuels ont fonctionné pour l'eau : la consommation a effectivement baissé.

M. Charles Revet. – C'est vrai !

M. Ladislas Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. – Les organismes HLM y sont réticents, trouvant cela un peu lourd.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Je suis choquée. Pourquoi les locataires modestes seraient-ils privés des compteurs individuels ? Ils en ont besoin pour payer ce qu'ils consomment. Et la consommation baisse de 30 à 40 % avec de tels compteurs : favorable.

*Les amendements identiques n°87 rectifié *ter*, 305 rectifié et 648 rectifié *bis* sont adoptés.*

M. le président. – Amendement n°962, présenté par le Gouvernement.

Compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

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

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

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

Mme Ségolène Royal, ministre. – La directive européenne nous oblige, l'article L. 241-9 du code de l'énergie prévoit l'individualisation des frais de chauffage dans les immeubles comportant un chauffage commun.

Cet amendement le complète en prévoyant l'inscription obligatoire à l'assemblée générale de copropriété de la question de l'individualisation des frais de chauffage et des devis qui s'y rapportent. La décision se prend maintenant à la majorité simple.

M. Ladislas Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. – Logiquement, avis favorable.

L'amendement n°962 est adopté.

L'article 6 ter, modifié, est adopté.

L'article 6 quater demeure supprimé.

L'article 7 est adopté.

ARTICLE 7 BIS

L'amendement n°822 est retiré.

M. le président. – Amendement n°218 rectifié ter, présenté par Mme Lozier et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

Mme Annick Billon. – Pour diminuer la facture énergétique, l'État entend déployer le compteur « Linky ». Or la baisse de la dépense énergétique par foyer n'est pas garantie.

De plus, ils suscitent des critiques sur les plans de la santé et des libertés individuelles : leurs radiofréquences ne sont pas sans présenter des risques cancérigènes et on peut redouter des dérives

policières et commerciales, les opérateurs pouvant dresser des profils de consommateurs et connaître, à chaque instant, votre localisation dans votre résidence. Un rapport produit par la société d'audit Ernst & Young a même conduit le ministère de l'économie allemand à rejeter leur installation.

M. Ladislas Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. – Des compteurs Linky, il y en a des millions en France. Deux expérimentations, en Indre-et-Loire et à Lyon, ont donné des résultats probants. Leur déploiement prendra sept ans environ. Le point faible de ces systèmes est le retour d'information pour les consommateurs : tout le monde n'a pas Internet. De plus, le compteur n'est pas toujours installé dans les habitations, au risque de diviser les Français entre ceux qui ont accès à leurs informations de consommation et les autres. Retrait ?

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis !

Mme Annick Billon. – Je le maintiens. Nous n'avons pas suffisamment de recul sur ces compteurs.

M. Gérard Longuet. – Cet amendement me gêne : faut-il condamner cette innovation au nom du principe de précaution ? Cet amendement paralyserait complètement une gestion réactive au plus près de la consommation. Bien que n'étant pas compétent sur le plan de la santé, je me souviens qu'en 1986-88, quand nous avons mis en place la norme GSM, les mêmes craintes se sont exprimées et je ne crois pas que les millions de Français qui l'utilisent depuis lors sont tombés malades...

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. – Le rapporteur est trop modeste. Nous avons réalisé ensemble - j'étais alors député - un rapport sur le compteur Linky. Je suis surpris que chaque progrès technique suscite autant d'inquiétudes. Il y a eu des expérimentations concluantes. L'Italie a été le premier pays à généraliser son usage. Son lancement en France a créé de nombreux emplois. Un marché s'ouvre : les Chinois sont intéressés.

Mme Chantal Jouanno. – Monsieur Longuet, nulle part il n'est fait allusion au principe de précaution dans cet amendement modeste qui demande simplement un rapport...

M. Ladislas Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. – Un rapport !

Mme Chantal Jouanno. – ... à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses). Cela devrait vous satisfaire, vous qui demandez toujours des études scientifiques.

Enfin, une étude récente a démontré les risques que présente l'utilisation du téléphone portable pour les enfants.

M. Gérard Longuet. – C'est vrai.

L'amendement n°218 rectifié ter n'est pas adopté.

L'amendement n°575 rectifié bis n'est pas défendu.

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Je reprends l'amendement.

M. le président. – Ce sera le n°967.

Amendement n°967, présenté par M. Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques.

Alinéa

Article 7 bis

I. – Alinéas 6 et 18

Supprimer les mots :

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

II. – Après l'alinéa 9

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

III. – Après l'alinéa 21

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

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

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Cet amendement prévoit que la mise à disposition de systèmes d'alerte liés au niveau de consommation soit faite par les fournisseurs et non par les distributeurs.

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Le système d'alerte doit rester à ERDF. Avis défavorable.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement réduira la capacité de pilotage individuel. Je m'étonne que la commission le reprenne : il réduirait l'information donnée aux consommateurs.

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Je suis favorable au système d'alerte. Cependant, personne ne veut le gérer : ni EDF, ni ERDF.

L'amendement n°967 est retiré.

M. le président. – Amendement n°649 rectifié bis, présenté par Mme Jouanno et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 7

Après les mots :

aux fournisseurs

insérer les mots :

et aux opérateurs d'effacement

Mme Chantal Jouanno. – Le groupe UDI-UC est extrêmement favorable à l'effacement qui réduit la consommation. Les opérateurs d'effacement, pour être efficaces, doivent accéder aux données de consommation en temps réel.

M. le président. – Amendement identique n°824, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

M. Ronan Dantec. – Défendu.

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Un mécanisme de transmission des données, et seulement celles qui sont nécessaires, existe. Avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Cet amendement pose le problème de la confidentialité. Les informations individuelles peuvent déjà, avec l'accord du consommateur, être communiquées aux opérateurs d'effacement. Les données sont très convoitées, il faudra être très vigilant sur l'utilisation des profits retirés de l'effacement. Ils doivent financer les travaux de rénovation énergétique des entreprises et des particuliers, et non pas être captés par des fonds de pensions. Nous aurons l'occasion d'en reparler à propos du modèle économique.

M. Ronan Dantec. – Ne mélangeons pas le modèle économique du marché de l'effacement diffus, dont la presse s'empare, avec la question de l'organisation technique de cet effacement.

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – ... et financière !

M. Ronan Dantec. – Nous discuterons plus tard des aspects économiques.

M. Jean Desessard. – D'après ce que je sais, les opérateurs d'effacement ne sont pas dans une situation aussi favorable que ça. Ils sont en quelque sorte des fournisseurs « en creux », ils ont donc besoin des mêmes données.

Mme Évelyne Didier. – Je ne peux pas laisser dire qu'il faudrait distinguer le technique et le financier. À terme, l'effacement diffus sera, pardonnez-moi, un *business* juteux. Je suis heureuse d'entendre la ministre dire qu'elle veillera à ce que les gains profitent aux particuliers et aux collectivités territoriales, à la transition énergétique.

Mme Chantal Jouanno. – Quel procès d'intention ! Les opérateurs d'effacement sont des fournisseurs.

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Ils ne fournissent rien du tout ! Je suis pour l'effacement.

Heureusement qu'il a été mis en place ; nous en avons besoin en hiver ou dans les régions tendues comme la Bretagne et la Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Posons des règles claires d'emblée pour ce marché en plein développement. Je comprends mal d'ailleurs cet amendement et que vous reveniez à la charge sur le modèle économique.

M. Ronan Dantec. – Quel procès d'intention !

M. Gérard Longuet. – À titre personnel, je suis favorable à l'amendement n°649 rectifié *bis*. Non les opérateurs d'effacement ne sont pas des enfants de chœur, ils gagnent de l'argent en rendant service comme le boulanger qui vend son pain le matin. En revanche, cela me gêne d'examiner ces dispositions avant l'article 46 qui définit le modèle économique.

Les amendements n°s 649 rectifié bis et 824 ne sont pas adoptés.

Les amendements n°s 592 rectifié, 594 rectifié, 593 rectifié, 595 rectifié bis ne sont pas défendus.

L'article 7 bis est adopté.

ARTICLE 7 TER

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

Alinéa 4

Supprimer les mots :

et aux opérateurs des sociétés agissant pour leur compte

M. Michel Le Scouarnec. – Cet amendement a été inspiré à M. Bosino par son expérience : dans sa ville, la sous-traitance des relevés a donné lieu à une situation folle.

Il a dû saisir le médiateur national de l'énergie pour régler le problème des rattrapages de facture. Il y a quelques années, les releveurs, tous d'ERDF et de GRDF, ne se contentaient pas de faire des relevés : ils s'inquiétaient de l'état des installations, constataient les impayés, avaient en quelque sorte un rôle de médiation. Nous voulons mettre fin à la sous-traitance en réservant aux personnels des fournisseurs l'accès aux compteurs.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Vous avez raison : il ne faut pas interdire l'accès aux réseaux, indispensable pour entreprendre des travaux en cas de nécessité. Vous dénoncez les effets de la sous-traitance, ce n'est pas le sujet de cet article. Retrait.

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Même avis.

L'amendement n°506 est retiré.

L'article 7 ter est adopté.

M. Ronan Dantec. – La manière dont le rapporteur a expliqué son refus de notre amendement sur l'effacement n'est pas correcte : nous nous battons sur une question technique, non pour des intérêts privés.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Dont acte.

ARTICLE 8

M. le président. – Amendement n°549, présenté par M. M. Bourquin et les membres du groupe socialiste et apparentés.

I. – Après l'alinéa 1

Insérer treize alinéas ainsi rédigés :

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

a) Le 1° est ainsi modifié :

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

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

b) Le 2° est ainsi modifié :

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

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

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

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

d) Le quatrième alinéa est supprimé ;

e) Le cinquième alinéa est ainsi modifié :

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

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

II. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

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

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

M. Roland Courteau. – La gestion de l'obligation fioul domestique par un groupement professionnel rassemblant les indépendants est la seule option susceptible de garantir l'efficacité du dispositif des

certificats d'économie d'énergie en préservant l'équilibre concurrentiel des entreprises. Les distributeurs indépendants sont, en effet, en concurrence directe avec les grossistes, distributeurs par l'intermédiaire de leurs filiales.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. – Ce sujet a déjà été abordé à l'occasion de différents textes. Les fioulistes indépendants ont des rapports difficiles avec les grossistes, dans un contexte d'économies d'énergie. Ils discutent néanmoins ; respectons le dialogue social. Ne leur mettons pas le couteau sous la gorge. De plus, la date de 2018 ne peut s'imposer pour tout l'article 8. Madame la ministre, êtes-vous optimiste sur l'issue des discussions ?

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Accélérer le dispositif serait utile. Cet amendement a le mérite d'insister sur ce point. Les professionnels se sont mis autour de la table mais n'ont pas encore trouvé d'accord. Ne pas leur mettre la pression, c'est s'assurer que rien ne sera fait. Prévoyons par exemple que dans un an, un nouveau dispositif sera mis en place.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. – Nous sommes globalement tous d'accord pour sauver les fioulistes indépendants des grossistes. Mais ils ne veulent pas se regrouper ! Vous voulez donc leur imposer un regroupement. De fait, ce sera sans doute la solution mais vouloir la leur imposer n'est pas ma vision du dialogue social.

M. Gérard Longuet. – Nous avons déjà refusé cet amendement lors de l'examen du texte sur la simplification de la vie des entreprises. Aller dans l'autre sens deux mois plus tard serait incohérent. Les entreprises ne sont pas, elles non plus, des enfants de chœur. Laissons la discussion prospérer. D'ici 2018, nous avons le temps de voir venir.

Au demeurant, je suis parfaitement incompétent sur ce sujet de la distribution du fioul. Simplement, je ne voudrais pas que nous nous déjugions.

M. Martial Bourquin. – On menace ces entreprises de ne plus les laisser délivrer les certificats d'économie d'énergie pour en confier la possibilité à leurs groupements.

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

M. Martial Bourquin. – Voilà. Donnons une date butoir si l'on veut, mais ne pénalisons pas ces petites sociétés qui ont de vraies compétences et promeuvent des technologies innovantes. Si l'on place une épée de Damoclès au-dessus de leur tête, elles mettront la clé sous la porte d'ici deux ou trois ans.

M. Gérard Longuet. – Les choses ne se présentent pas vraiment ainsi.

M. Martial Bourquin. – Mais si ! D'accord pour encourager les regroupements pour mutualiser les capacités d'ingénierie, mais pas pour dire aux petites

entreprises « c'est terminé ! » alors qu'elles font de gros efforts. Cela dit, je suis prêt à rectifier mon amendement dans le sens que souhaite le rapporteur.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. – Cet amendement ne peut pas être adopté en l'état : imaginez qu'un accord intervienne prochainement, qui n'aille pas dans le sens que l'on souhaite : il faudrait légiférer à nouveau. Modifions-le pour rendre le premier alinéa de l'article applicable au 1^{er} janvier 2018.

M. le président. – C'est l'amendement n°549 rectifié, présenté par M. M. Bourquin et les membres du groupe socialiste et apparentés.

I. – Après l'alinéa 1

Insérer treize alinéas ainsi rédigés :

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

a) Le 1° est ainsi modifié :

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

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

b) Le 2° est ainsi modifié :

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

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

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

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

d) Le quatrième alinéa est supprimé ;

e) Le cinquième alinéa est ainsi modifié :

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

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

II. – Après l'alinéa 4

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

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

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

M. Martial Bourquin. – D'accord.

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Avis favorable.

L'amendement n°549 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°550, présenté par Mme Lienemann et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'alinéa 1

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

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

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

M. Roland Courteau. – L'État s'est engagé dans la promotion des carburants alternatifs pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Cependant, le système des certificats d'économies d'énergie n'est pas le plus adapté ; nous voulons donc en exclure les carburants alternatifs, sachant que les carburants conventionnels représentent 98 % du marché. La réglementation communautaire nous laisse cette possibilité.

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

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Michel Le Scouarnec. – Défendu.

L'amendement n°702 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°508, présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier, M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beaufils, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin.

Après l'alinéa 1

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

M. Michel Le Scouarnec. – *Idem* mais seulement pour le GPL. Avec 1,2 % du mix énergétique primaire français, cette filière constitue le plus petit secteur énergétique en France. Dès 2004, elle s'était portée volontaire pour participer à la phase initiale des certificats d'économie d'énergie. Son bilan environnemental est très positif.

L'amendement n°703 rectifié n'est pas défendu.

M. Ladislas Poniowski, au nom de la commission des affaires économiques. – Avis défavorable. Les certificats d'économie d'énergie n'ont pas vocation à agir sur le mix énergétique. Les dispositifs fiscaux sont là pour ça. Les amendements pourraient déséquilibrer le marché, en exonérant certains types d'énergies de la certification.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis. N'ouvrons pas une brèche dans le dispositif des certificats d'économie d'énergie.

M. Ronan Dantec. – Il y a une distorsion de concurrence dans l'autre sens : ce dispositif est très lourd. Seuls les grands groupes peuvent en supporter le coût. Ces amendements représenteraient une simplification administrative. Ils sont d'inspiration libérale ! (*Sourires à gauche*)

L'amendement n°550 est retiré.

L'amendement n°507 n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°508.

M. le président. – Amendement n°548, présenté par M. Vaugrenard et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéas 2 et 3

Rédiger ainsi ces alinéas :

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

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

M. Roland Courteau. – Au moins deux tiers des certificats d'économie d'énergie devront contribuer à financer la rénovation de logements occupés par des ménages modestes, tels que le programme Habiter mieux, si nous voulons atteindre les objectifs.

M. le président. – Amendement n°650 rectifié, présenté par Mme Jouanno, MM. Guerriau et Détraigne et Mmes Billon et Doineau.

Alinéa 2

Après la référence :

L. 221-1

insérer les mots :

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

Mme Chantal Jouanno. – Cet amendement va dans le même sens. La proposition retenue fait débat : 20, 30, 40 %...

L'objectif de 700 TWh retenu pour les certificats d'économie d'énergie est insuffisant. En 2008, lorsque je présidais l'Ademe, j'avais déjà appelé à relever ce seuil.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. – Le projet de loi prévoit que la part des certificats d'économie d'énergie finançant ces actions est fixée par arrêté. J'ignore d'où vient le chiffre de 20 %...

Mme Chantal Jouanno. – De l'Ademe !

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. – L'amendement n°548 est pertinent : avis favorable, sous réserve de la suppression du 1°.

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Le gouvernement partage ces objectifs. Mais renvoyer la fixation de cette part à un décret est préférable. Des textes réglementaires sont d'ailleurs en préparation, pour attribuer à l'Anah des certificats d'économie d'énergie. Le pourcentage prévu n'est pas éloigné de celui que vous visez.

M. le président. – L'amendement n°548 devient ainsi le 548 rectifié :

Alinéa 3

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

Mme Chantal Jouanno. – Compte tenu des garanties du gouvernement, je retire mon amendement tout en réaffirmant la nécessité de certificats d'économie d'énergie plus élevés.

L'amendement n°650 rectifié est retiré.

L'amendement n°548 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°64 rectifié *quater*, présenté par M. Détraigne et les membres du groupe UDI-UC.

Après l'alinéa 26

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

Mme Chantal Jouanno. – Il est défendu.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. – Les quotas économisés peuvent déjà être revendus. Nul besoin de prévoir une deuxième valorisation. Retrait ?

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Même avis.

L'amendement n°64 rectifié quater est retiré.

M. le président. – Amendement n°652 rectifié, présenté par Mme Jouanno et MM. Guerriau, Détraigne et Tandonnet.

Après l'alinéa 31

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

Mme Chantal Jouanno. – Nous souhaitons la publication annuelle des données d'utilisation et des statistiques relatives aux certificats d'économie d'énergie, conformément aux recommandations de la Cour des comptes.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. – Le site du ministère vous donne entière satisfaction. Y sont publiées des fiches synthétiques tous les deux mois. Retrait ?

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Avis favorable : le site est, en effet, complet mais regrouper annuellement ces informations sera utile.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. – On a l'information tous les deux mois, je ne suis pas sûr qu'il soit utile d'ajouter une publication annuelle mais je ne vais pas me battre là-dessus.

L'amendement n°652 rectifié est adopté.

M. le président. – Amendement n°651 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno, MM. Guerriau et Tandonnet et Mme Billon.

Après l'alinéa 32

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

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

Mme Chantal Jouanno. – Cet amendement confie à l'Ademe l'évaluation des certificats d'économie d'énergie.

M. Ladislas Poniowski, *au nom de la commission des affaires économiques*. – L'Ademe, que je connais moins bien que Mme Jouanno, n'a pas vocation première à évaluer les certificats d'économie d'énergie. La Cour des comptes ou les inspections générales sont plus légitimes à s'y employer. En 2013, l'inspection générale des finances et la Cour préconisaient d'ailleurs de confier cette évaluation au Commissariat général au développement durable.

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – L'Ademe serait juge et partie.

Mme Chantal Jouanno. – Je ne suis pas le porte-parole de l'Ademe mais j'insiste. La Cour des comptes, dans un rapport de 2013, préconisait de rendre obligatoires les études *a posteriori* et indiquait que l'Ademe n'avait pas accès à toutes les informations, ce qui limitait sa capacité d'investigation sur ce sujet. J'ajoute que le Commissariat général au

développement durable jouit de moins d'indépendance que l'Ademe.

L'amendement n°651 rectifié bis n'est pas adopté.

L'article 8, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°729, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

M. Ronan Dantec. – Cet amendement comble une faille juridique relevée par le médiateur national de l'énergie dans son rapport annuel d'activité pour 2013, en précisant que le fournisseur d'énergie est responsable de la bonne fin des travaux lui donnant droit à des certificats d'énergie et réalisés par une société agréée.

En l'état actuel du droit, les sociétés partenaires des fournisseurs d'énergie soumis aux obligations de certificats d'énergie profitent de ce label pour obtenir la confiance des consommateurs et réaliser des travaux d'économie d'énergie éligibles aux aides publiques. Il n'est pas rare que les sociétés partenaires, une fois les travaux réalisés, disparaissent ou fassent faillite, laissant le consommateur sans recours

M. Ladislas Poniatowski, *au nom de la commission des affaires économiques.* – Avis défavorable. C'est pourtant un vrai sujet. Le médiateur de l'énergie a indiqué qu'il ne convenait pas de rendre responsable des travaux le fournisseur. D'autant qu'au 1^{er} juillet 2015, les sociétés réalisant les travaux devront être certifiées.

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Même avis. Il faut protéger les consommateurs en cas de défaillances, mais le fournisseur ne peut être présumé responsable de celles-ci. Il appartient au juge de répartir les responsabilités. Le dispositif évoqué par le rapporteur obligera les bénéficiaires à faire appel à des organismes dont la qualité des services est garantie par l'État. Cet amendement déresponsabiliserait totalement les entreprises de travaux.

M. Jean-Claude Lenoir, *président de la commission des affaires économiques.* – Les consommateurs, surtout les personnes âgées, sont moins confrontés à la défaillance d'un artisan qu'au

mensonge des sociétés d'équipement sur telle ou telle pompe à chaleur.

M. Ronan Dantec. – Vous me voyez convaincu.

L'amendement n°729 est retiré.

ARTICLE 8 BIS A

M. le président. – Amendement n°189, présenté par M. Miquel.

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

M. Gérard Miquel. – Pour protéger le consommateur, cet amendement précise que les surconsommations liées aux défauts du bâti s'apprécieront au regard des consommations énergétiques conventionnelles issues du calcul réglementaire.

M. le président. – Amendement identique n°560 rectifié, présenté par MM. Requier, Castelli, Collin, Esnolet et Fortassin, Mmes Laborde et Malherbe et M. Mézard.

M. Jean-Claude Requier. – Il est défendu.

M. le président. – Amendement n°214 rectifié sexies, présenté par MM. Pointereau, Vaspart, Cornu, Mouiller, Raison, Perrin, Guené et Lefèvre, Mme Cayeux, MM. B. Fournier et Trillard, Mme Troendlé, MM. Vogel et Houel, Mme Gatel et M. Doligé.

Alinéa 2

Remplacer les mots :

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

par les mots :

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

M. Philippe Mouiller. – Il est défendu.

L'amendement n°577 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°509, présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier,

M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beaufiles, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin.

Alinéa 2

Remplacer le mot :

exorbitant

par les mots :

manifestement déraisonnable

M. Michel Le Scouarnec. – Il faut protéger les consommateurs sans que la garantie décennale soit engagée systématiquement, ce qui entraîne un surcoût de construction.

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. – La notion de dommage, que nous préférons à celle de désordre, figure à l'article L. 1792 relatif à la garantie décennale. Les amendements n^{os}189 et 560 rectifié sont donc en partie satisfaits. Avis défavorable à l'amendement n^o214 rectifié *sexies*, satisfait également, grâce au gros travail réalisé en commission.

La commission préfère sa rédaction à celle de l'amendement n^o509 car elle évite que la garantie décennale soit engagée trop facilement, ce qui alourdirait le coût de la construction. Au passage, je regrette que les auteurs du rapport sur un sujet particulier ne présentent pas leur travail devant les commissions compétentes.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Le sujet est majeur. Le travail de la commission a été remarquable. Un équilibre a été trouvé.

Les amendements n^{os}189, 560 rectifié, 214 rectifié sexies et 509 sont retirés.

L'article 8 bis A est adopté.

L'article 8 bis est adopté.

ARTICLE 8 TER

M. le président. – Amendement n^o379 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

Supprimer cet article.

M. Jean-Claude Requier. – L'amendement adopté à l'Assemblée nationale prévoit un énième rapport. Trop de rapports tue les rapports...

M. le président. – Amendement identique n^o473 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno et les membres du groupe UDI-UC.

Mme Annick Billon. – Cet amendement a été brillamment défendu par M. Requier.

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. – J'avais annoncé approuver la quasi-totalité des suppressions de rapports... pas celle-ci. La remise aux normes des colonnes montantes est un vrai problème technique et juridique. Un rapport est utile pour faire le point sur son ampleur.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Je viens de saisir les inspections générales d'une mission sur la question. Sagesse.

M. Ladislas Poniatowski, au nom de la commission des affaires économiques. – Donc les amendements doivent être retirés.

M. Jean-Claude Requier. – D'accord, mais j'attends un rapport avec des recommandations précises, et pas un où l'on s'étend sur l'historique des colonnes montantes sur des pages et des pages.

Les amendements n^{os}379 rectifié et 473 rectifié bis sont retirés.

L'article 8 ter est adopté.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Nous venons de clore ce titre II, un volet clé de ce projet de loi : le bâtiment représente 40 % de la consommation d'énergie. Le Sénat a accompli un travail de grande qualité qui a sensiblement amélioré le texte. Nos concitoyens attendent avec impatience de telles dispositions pour engager des travaux. C'est un signal fort envoyé aux entreprises : elles pourront, grâce à la visibilité que nous leur donnons, investir, recruter, former et développer leur activité. Le gouvernement remercie la Haute Assemblée de ses travaux au service de la transition énergétique.

La séance, suspendue à 12 h 25, reprend à 12 h 35.

Décision du Conseil constitutionnel

M. le président. – Par lettre en date de ce jour, M. le président du Conseil constitutionnel a communiqué à M. le président du Sénat le texte d'une décision rendue le 13 février 2015 par laquelle le Conseil constitutionnel a rejeté une requête concernant les opérations électorales auxquelles il a été procédé, le 28 septembre 2014, pour l'élection des sénateurs représentant les Français établis hors de France.

Transition énergétique (Procédure accélérée – Suite)

Discussion des articles (Suite)

TITRE III

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. – Le titre III est important : les transports représentent 35 % de la consommation d'énergie et 27 % des émissions de gaz de serre. Je me réjouis qu'il ait été délégué à la commission du développement durable. Le choix de la commission spéciale, comme à l'Assemblée nationale, aurait privé nombre de nos collègues de participer à nos travaux, au Sénat le nombre des membres d'une telle commission étant limité à 37.

En tout, nous sommes saisis de 83 articles. M. Nègre a mené un important travail, avec 55 heures d'audition et plus de 180 personnes auditionnées. Ce texte aura été véritablement co-écrit par les deux commissions, pour reprendre la formule du président Larcher.

Une table ronde a même été organisée sur la question des nouvelles motorisations Diesel.

Nous avons été guidés par le pragmatisme, le sens de l'intérêt général et le sens de responsabilité. Merci au chef de file du groupe socialiste dans notre commission, M. Filleul, de son esprit constructif. Nombre d'amendements ont été adoptés à l'unanimité.

Nous avons suivi l'Assemblée nationale sur la définition des véhicules propres ; nous avons introduit à l'article 13 un dispositif d'identification des véhicules propres, que le gouvernement a repris à son compte, et c'est tant mieux ; nous avons fait évoluer la définition du covoiturage. Nous avons également allégé ou supprimé des contraintes inutiles, comme l'écodiagnostic ou l'obligation faite aux entreprises de réaliser des plans de mobilité pour leurs salariés, que nous n'avons conservée que pour celles de plus de 250 salariés.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Titre important que celui-ci. Je salue l'excellent travail de la commission. Toutes les mégaloilles sont confrontées à la nécessité de développer des transports propres. Le transport routier représente 15 % des émissions de particules et 56 % des émissions d'oxyde d'azote. C'est un sujet majeur de santé publique mais aussi un enjeu économique et industriel. Nos entreprises sont bien placées pour partir à la conquête du marché mondial. Le dernier objectif est de réduire notre dépendance aux hydrocarbures.

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 9 A

M. le président. – Amendement n°286 rectifié, présenté par M. Madec et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Avant l'article 9A

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1231-1-14 devient l'article L. 1231-14 ;

2° Le dernier alinéa de l'article L. 1241-1 est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Le syndicat assure les missions et y développe les services mentionnés à l'article L. 1231-8.

« Le syndicat peut délivrer un label "autopartage" aux véhicules affectés à cette activité. À cet effet, il fixe les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'il détermine et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.

« Il peut également organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine, d'autopartage et de location de bicyclettes selon les modalités définies aux articles L. 1231-1, L. 1231-14 et L. 1231-16 sous réserve de l'inexistence de tels services publics et de l'accord des communes et établissements publics de coopération intercommunale sur le ressort territorial desquels le service est envisagé. Quand de tels services existent, le syndicat est saisi pour avis en cas de développement ou de renouvellement desdits services.

« Le syndicat peut, seul ou conjointement avec des collectivités territoriales ou groupement de collectivités intéressées, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Il peut créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, il définit au préalable les conditions d'attribution du signe distinctif. »

M. Jean-Jacques Filleul. – Je salue Mme Geneviève Jean, dont l'élection a été annulée par le Conseil constitutionnel. Elle avait fourni un important travail au sein de notre commission.

Le contrat *Vélib'* doit être renouvelé en février 2017 mais le Stif n'est pas en mesure de le gérer et la ville de Paris n'a pas la compétence... Pour remédier à cette difficulté, il est proposé de la lui redonner.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – La commission a émis un avis défavorable à cet amendement. Nous venons de clarifier les compétences des autorités organisatrices de transport dans la loi Maptam. Cela étant, le Stif n'est pas demandeur ; il n'aurait pas les moyens de gérer *Vélib'* ni *Autolib'*. Comme le contrat arrive à

échéance, ne prenons pas le risque d'interrompre la location du service. À titre personnel, sagesse.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Il ne revient pas au législateur de trancher les discussions entre la région et la ville. Sagesse.

Mme Chantal Jouanno. – Ces discussions sont parfois difficiles, en effet. Le vrai sujet est d'avoir un service de *Vélib'* et d'*Autolib'* à l'échelle du Stif. Il ne faut pas empêcher cette évolution.

M. Jean-Jacques Filleul. – Merci au rapporteur de sa compréhension. La ville étudiera la possibilité d'élargir ces services quand la métropole sera créée.

Mme Chantal Jouanno. – À l'échelle de la région...

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

ARTICLE 9 A

M. le président. – Amendement n°370 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

I. - Au début de cet article, insérer les mots :

À titre expérimental pour une durée de quatre ans à compter de la promulgation de la présente loi, renouvelable une fois,

II. - Remplacer les mots :

des expérimentations sont soutenues et valorisées

par les mots :

une collectivité territoriale peut mettre en œuvre des expérimentations

III. - Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent article.

M. Jean-Claude Requier. – La rédaction de cet article est trop abstraite. Il revient aux collectivités territoriales qui le souhaitent de mettre en place des expérimentations de logistique urbaine non polluante dans le cadre du « dernier kilomètre de livraison » qui, essentiellement routier, est le parcours le plus polluant : 20 % des émissions de CO₂ et 30 % des émissions d'oxyde d'azote.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Notre collègue Requier parle d'or. Cependant, les expérimentations sont déjà possibles. Paris a signé une charte en septembre 2013 pour créer des espaces de logistique urbaine. Cet amendement les soutient moralement, le faut-il ? Avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – L'idée est bonne. Des innovations technologiques existent, comme l'embarquement à bord des camions de petits véhicules électriques pour faire les derniers kilomètres.

L'amendement prévoit en son III un décret, qui restreindrait ces possibilités d'expérimentation. Mieux vaut s'en passer, et j'accepterai cet amendement d'appui.

M. Jean-Claude Requier. – D'accord.

M. le président. – Ce sera l'amendement n°370 rectifié *bis*.

M. Hervé Poher. – Il faudrait ajouter « et leurs groupements » après les collectivités.

L'amendement n°370 rectifié bis n'est pas adopté.

L'article 9 A est adopté.

ARTICLE 9 B

Mme Évelyne Didier. – Développer les transports collectifs propres est un objectif partagé, qui suppose de renforcer l'action de l'État. Cependant, le projet de loi Macron va à rebours en permettant à des entreprises de transport routier de personnes d'assurer des services réguliers non urbains. Elles entreront en concurrence avec les TER sans régler les problèmes de desserte de certains territoires. On peut douter en outre que tous leurs véhicules seront à la norme Euro 6.

La transition énergétique impose qu'on rompe avec la politique d'austérité. Les financements existent, mais l'abandon de l'écotaxe et la privatisation des concessions autoroutières les a taris. J'espère que le groupe de travail mis en place pour mettre un terme à la rente autoroutière aboutira. La transition énergétique et la croissance verte ne doit pas s'arrêter au seuil de Bercy.

M. Jean Desessard. – Joli !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Je défends, moi, l'ouverture à la concurrence. Maire de terrain, je suis pragmatique. On constate tous les jours une baisse de qualité des services de la SNCF. Chaque jour, j'entends des gens s'en plaindre.

M. Charles Revet. – C'est vrai !

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Je veux bien sauver le soldat SNCF...

M. Charles Revet. – ... mais qu'il fournisse des efforts.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Une ouverture maîtrisée, les yeux ouverts, permet d'améliorer le service. C'est ce qui se passe en Allemagne et en Grande-Bretagne. Si les services de la SNCF sont de qualité, ils résisteront à tout. (*Exclamations ironiques sur les bancs CRC*)

M. le président. – Amendement n°861 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano et Antiste, Mme Claireaux,

MM. Desplan, J. Gillot, Karam, S. Larcher, Mohamed Soilihi, Patient et Vergoz et Mme Jourda.

Alinéa 2

1° Après le mot :

périurbaine

insérer les mots :

et insulaire

2° Après les mots :

et peu polluantes

insérer les mots :

encourage le report modal,

M. Jacques Cornano. – Il faut encourager le report modal sur tout le territoire, métropolitain et ultramarin. Cela va de soi, mais cela va mieux en le disant. En Guadeloupe, les habitants des îles du sud sont pénalisés ; la double insularité crée des inégalités en matière de mobilité. J'ajoute que le développement d'une liaison maritime entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre présenterait des gains environnementaux immédiats et incomparables.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Rassurez-vous, nulle vision hexagonale dans ce projet de loi. Le report modal figure à l'alinéa 4. Retrait ?

Mme Ségolène Royal, ministre. – Le rapporteur a raison, mais il n'est pas inutile de mettre en valeur les outre-mer qui représentent 80 % de la biodiversité. Les questions de biodiversité et les problèmes des petites îles seront centraux à la Conférence de Paris sur le climat. Lutter contre la pollution par les transports est une façon de protéger la biodiversité.

L'amendement n°861 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°204 rectifié *quater*, présenté par MM. Pointereau, Mouiller, Guéné et Lefèvre, Mme Cayeux, MM. Perrin et Raison, Mme Lamure, MM. B. Fournier et Trillard, Mme Troendlé, MM. Vogel, Houel et Pinton, Mme Gatel et MM. Cornu, Vaspert, Mayet, Doligé et Dallier.

Alinéa 3

Supprimer les mots :

par des facilités de circulation et de stationnement,

M. Philippe Mouiller. – Supprimons l'exigence de mise en œuvre de « facilités de circulation et de stationnement » destinées à encourager le développement de véhicules sobres mentionnée à l'alinéa 3. Les collectivités territoriales qui souhaiteraient recourir à ce type de dispositif pourront toujours le faire sur le fondement des dispositions prévues à l'alinéa 23 de l'article 9.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Je me permets de vous

renvoyer à l'alinéa 3 : il s'agit d'encourager une politique industrielle nationale. La présence de l'adverbe « notamment » indique qu'il n'y a là rien d'impérieux. Le maire que je suis applique ces dispositions, nous avons un *leader* du véhicule propre, Renault, pour ne pas le citer. Faciliter la circulation et le stationnement des véhicules propres, c'est le soutenir. Avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis. Ces facilités de circulation et de stationnement sont un élément clé du choix du consommateur, avec le *bonus* sur les véhicules propres. Certaines collectivités territoriales offrent déjà un stationnement gratuit aux véhicules propres.

M. Philippe Mouiller. – D'accord pour adresser un message.

L'amendement n°204 rectifié quater est retiré.

L'amendement n°687 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°268, présenté par M. Nègre.

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

Il veille, par des péages adaptés, à répartir de manière équilibrée les flux de circulation entre les différentes traversées routières alpines.

M. Louis Nègre. – Pas moins de 85 % des flux de fret entre la France et l'Italie sont routiers. En 2011, 2,7 millions de poids lourds ont traversé les Alpes françaises, pour moitié par Vintimille, soit 7 400 camions par jour. Et le trafic continue d'augmenter, source de pollution dans les vallées alpines et sur la Côte d'Azur. D'où cet amendement pour rééquilibrer le prix des péages afin de ne pas orienter les flux vers certains passages - les tarifs de l'A8 sont bien moindres que sur les autres axes.

Je reprends mon rôle de rapporteur, l'avis de la commission est de sagesse.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Je partage votre préoccupation. Cependant, la loi, générale, n'a pas à régler un problème particulier, si aigu soit-il. Les tunnels frontaliers, comme Fréjus et le Mont-Blanc, sont sous convention internationale avec l'Italie ; il n'y a pas de péage à Vintimille ; les autres traversées alpines font l'objet de restrictions de circulation pour les plus gros poids lourds.

Réduire les péages au Mont-Blanc et au Fréjus empêcherait de couvrir le coût des infrastructures. Les vallées de l'Arve et de la Maurienne sont déjà très polluées. Sagesse, mais un retrait serait préférable. Je m'engage à y travailler.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – La solution n'est pas de baisser le coût du passage au Mont-Blanc ou d'augmenter celui de Vintimille, mais de procéder à une remise à plat générale. Pour la transition énergétique, il existe une solution plus volontariste : dans l'attente de l'autoroute ferroviaire Lyon-Turin,

c'est le report modal et notamment le développement d'autoroutes maritimes.

Mme Ségolène Royal, ministre. – D'accord.

L'amendement n°268 est retiré.

M. le président. – Amendement n°20 rectifié, présenté par MM. Revet, Bizet, Portelli, Trillard et Houel et Mme Hummel.

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Lorsque les marchés publics impliquent pour leur réalisation que des opérations de transport de marchandises soient exécutées, la préférence, à égalité de prix ou à équivalence d'offres, se fait au profit des offres qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout mode de transport non polluant.

M. Charles Revet. – Les grands opérateurs, un jour, devront se mettre en ordre de marche pour assurer leur mission de service public. Rapporteur de la loi sur les grands ports maritimes en 2009, je préconisais une meilleure articulation entre l'acheminement et l'activité du port et la réalisation d'un accès direct Seine-port par une chatière. Rien ne s'est fait. C'est vrai aussi pour le ferroviaire. Le port d'Anvers, à lui seul, fait mieux que tous les grands ports maritimes français...

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis favorable, cet amendement va dans le sens de la prise en compte future de l'empreinte écologique des produits. Avis d'autant plus favorable que l'article 9 A encourage le transport fluvial et maritime et cet article de même en son alinéa 5.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Il est déjà possible de tenir compte du bilan carbone dans la procédure de marchés publics. Cet amendement présente un fort risque de contentieux : compte tenu de la complexité du circuit des transports, les marchés publics pourront être facilement contestés. Peut-être faut-il remplacer la formule rigide « se fait » par « peut se faire » pour éliminer ce risque...

M. Charles Revet. – D'accord.

M. le président. – Ce sera l'amendement n°20 rectifié *bis*.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis favorable toujours. Dans le droit actuel, les entreprises doivent déjà indiquer les émissions de gaz à effet de serre pour le transport de marchandises. Or il semblerait qu'on ne sache pas encore bien calculer les émissions, nous sommes dans un flou artistique. Votre ministère pourrait-il se pencher sur la question ?

Mme Évelyne Didier. – Je soutiendrai cet amendement. Je me réjouis de voir M. Revet défendre le report modal, ce que nous faisons au groupe CRC depuis des années. J'ai été étonnée que le rapporteur,

et non le gouvernement, réponde à mon intervention sur l'article...

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Nous sommes des élus libres, la parole est libre, le Sénat est une assemblée libre. Si vous ne voulez pas de réponse, mieux aurait valu ne pas poser de question...

L'amendement n°20 rectifié bis est adopté.

L'article 9 B, modifié, est adopté.

La séance est suspendue à midi trente.

PRÉSIDENTE DE MME FRANÇOISE CARTRON,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 14 h 30.

Examen d'une convention en procédure normale

Mme la présidente. – Par lettre en date de ce jour, Mme Éliane Assassi, présidente du groupe communiste républicain et citoyen, a demandé que le projet de loi autorisant la ratification de la convention n°181 de l'Organisation internationale du travail relative aux agences d'emploi privées, inscrit à l'ordre du jour du jeudi 19 février 2015, soit examiné selon la procédure normale et non selon la procédure simplifiée.

Acte est donné de cette demande.

Dans la discussion générale, le temps attribué aux orateurs des groupes sera d'une heure. Le délai limite pour les inscriptions de parole est fixé au mercredi 18 février, à 17 heures.

Il en est ainsi décidé.

Transition énergétique (Procédure accélérée – Suite)

Discussion des articles (*Suite*)

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 9 B

Mme la présidente. – Amendement n°123, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC.

Après l'article 9 B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La première phrase du sixième alinéa du II de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de

programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement est ainsi rédigée :

« Afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire par wagons isolés, ce système de production est déclaré d'intérêt général. »

Mme Évelyne Didier. – Le projet de loi entend donner la priorité aux modes de transport les moins polluants, à commencer par le fret fluvial et ferroviaire. Magnifique ! Nous proposons donc de reconnaître le wagon isolé comme activité d'intérêt général. Une tonne de marchandises transportée par voie ferroviaire produit deux grammes de CO₂ contre près de 1 000 pour la route ou l'avion. À la troisième conférence pour la relance du fret, Alain Vidalies a demandé à tous les acteurs de se mobiliser pour la relance du fret par wagon isolé et la sauvegarde des lignes capillaires.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – La commission a émis un avis défavorable pour des raisons de faisabilité juridique. Pour autant, je pense que nous partageons sur tous les bancs vos préoccupations. Le fret ferroviaire se porte très mal. M. Grignon avait présidé une commission chargée d'examiner cette question dont je faisais partie. Le problème du fret n'est pas tant le prix que le manque de fiabilité du service, indispensable aux entreprises. J'ai lu ici, à la tribune, un courrier d'une entreprise qui fait des appareils de voie, qui était obligée d'abandonner le fret ferroviaire en France pour ces raisons...

Madame la ministre, que va-t-il advenir de la subvention versée par l'État pour couvrir une partie des péages ? Les acteurs du ferroviaire ont besoin de visibilité, il en va de leur survie.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Sujet très important que celui du fret ferroviaire, qui malheureusement recule. Le gouvernement s'engage pour la relance du fret, qui est depuis 2009 ouvert à la concurrence. Nous avons organisé une conférence périodique des acteurs du fret - représentants des salariés compris - pour mettre en œuvre des mesures concrètes. Les premiers résultats sont là, et j'ai pu annoncer une enveloppe de 30 millions pour le fret et le transport combiné.

La sauvegarde des lignes capillaires est un enjeu très fort pour les territoires. À travers l'Afitf, l'État apportera un financement supplémentaire de 30 millions. Retrait ?

M. Charles Revet. – Qu'apporterait la déclaration d'intérêt général concrètement ? Malheureusement, le fret ferroviaire régresse. Je vois toutes les semaines des trains de wagons entiers, de pétrole ou autre. Mais *quid* des petites entreprises, qui n'ont besoin que d'un seul wagon ? Les chefs d'entreprises me disent qu'ils ne savent pas où est leur wagon, ni *a fortiori* quand il arrivera...

M. Jean-Claude Requier. – Une entreprise qui produit du quartz, près de Cahors, a besoin de

16 wagons, à une heure donnée le matin. Or la SNCF n'arrive pas à organiser les choses.

La suppression du wagon isolé a porté un coup fatal aux lignes capillaires. Je voterai l'amendement pour le symbole, et pour donner un petit coup de pouce au ferroviaire.

M. Marc Laménie. – L'amendement de Mme Didier soulève un sujet qui nous concerne tous, depuis longtemps. La suppression du wagon isolé date d'il y a quinze ou vingt ans, déjà. Cela a pénalisé le réseau capillaire, que RFF a cessé d'entretenir. Résultat, on ferme la ligne...

M. Charles Revet. – C'est organisé !

M. Marc Laménie. – Dans les Ardennes, il y a eu des embranchements, pour l'agroalimentaire notamment, qui ont été financés par les collectivités territoriales. Depuis, la végétation a pris le dessus, et l'embranchement ne sert plus...

Certes, il est plus facile de faire circuler des camions. Quel gâchis, alors que les infrastructures existent, quelle déception ! Quel dommage de laisser ainsi à l'abandon des kilomètres de voies ferrées.

Je comprends l'amendement de Mme Didier : nous sommes victimes d'une vision technocratique du problème.

M. Jean-Jacques Filleul. – Je comprends cette nostalgie, mais les temps ont changé : le fret ferroviaire ne représente plus que 30 millions de tonnes, 7 à 8 % du transport de marchandises, et non 100 millions comme on l'envisageait dans les années 1990. On a organisé la fin du fret ferroviaire, fermé des gares de triage à Saint-Pierre-des-Corps aussi. (*M. Charles Revet le déplore*)

Pour inverser les choses, il faudrait une volonté politique démesurée, et des moyens !

M. Charles Revet. – Non pas démesurée, forte !

M. Jean-Jacques Filleul. – L'amendement est sympathique, mais soyons pragmatiques.

Mme Évelyne Didier. – Je ne retirerai pas cet amendement, par principe. Nous ne sommes pas nostalgiques, monsieur Filleul : le maillage territorial par les petites lignes était une vraie richesse patrimoniale, qui sera très difficile à reconquérir. La faisabilité ? Soyons sérieux ! Les paquebots ne passent pas leur temps à perdre des conteneurs ! Certes, il y a des wagons qui se perdent, les cheminots sont les premiers à le déplorer, mais des techniques existent pour y remédier. Le wagon isolé est moins rentable, peut-être, mais peut être bienvenu si on tient compte du bilan carbone d'un produit... Il faut faire preuve de volonté politique.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – On constate une stratégie de décroissance du fret. Ce n'est pas la faute du marché : en Allemagne, le fret progresse !

Moins de wagons, donc moins de trains, c'est une évidence digne de M. de La Palisse.

Pour le seul port de Hambourg, il y a plus d'une centaine d'opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ! En France, on les compte sur les doigts d'une main parce qu'ils ne sont pas en odeur de sainteté, c'est dommage. Il faudrait une autre vision, une remise à plat, sans idéologie, pour inverser la tendance.

L'industrie ferroviaire française est la troisième du monde mais on ne fabrique plus un seul wagon de fret...

L'amendement n°123 n'est pas adopté.

ARTICLE 9

L'amendement n°199 rectifié ter n'est pas défendu.

Les amendements identiques n°s 163 rectifié bis et 233 rectifié, ne sont pas défendus.

Mme la présidente. – Amendement n°624 rectifié bis, présenté par Mme Jouanno et les membres du groupe UDI-UC.

I. – Alinéa 6

Supprimer les mots :

les véhicules électriques ainsi que

II. – Alinéa 9

Remplacer les mots :

définis comme les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés par référence à des seuils déterminés par décret

par les mots :

tels que définis au 1° de l'article L. 224-6

Mme Chantal Jouanno. – L'article 9 introduit une définition des véhicules propres, qui n'est pas technologique. Par cohérence, cet amendement supprime la mention des véhicules électriques. Je n'ai pourtant rien contre les véhicules électriques, que j'utilise moi-même...

L'amendement n°196 rectifié quater n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°313 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

Alinéas 6 et 9

Après les mots :

les véhicules électriques

insérer les mots :

à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, les véhicules hybrides rechargeables,

M. Jean-Claude Requier. – La définition du « véhicule propre » ne doit pas se restreindre au seul développement des véhicules électriques à batterie. Il faut mentionner la filière des véhicules électriques à pile combustible hydrogène, filière chère au groupe RDSE et à notre ancien collègue Jean-Marc Pastor. Or la France prend du retard sur l'Allemagne ou le Japon dans ce domaine d'avenir. Repêchons l'hydrogène !

L'amendement n°440 n'est pas défendu, non plus que l'amendement n°85 rectifié.

Mme la présidente. – Amendement identique n°114, présenté par M. Courteau.

I. – Alinéa 6

Après les mots :

véhicules électriques

insérer les mots :

, les véhicules fonctionnant au gaz naturel et au biogaz

II. – Alinéa 9

Après les mots :

véhicules électriques

insérer les mots :

, les véhicules fonctionnant au gaz naturel et au biogaz

M. Roland Courteau. – Il est défendu.

L'amendement n°160 rectifié bis n'est pas défendu, non plus que l'amendement n°488.

Mme la présidente. – Amendement n°322, présenté par Mme Archimbaud et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 6

Après les mots :

polluants atmosphériques,

insérer les mots :

incluant les particules fines émanant de l'échappement et de l'abrasion,

M. Ronan Dantec. – Les particules fines émanant des pots d'échappement posent un problème de santé publique, mais tout autant celles émises par l'abrasion des plaquettes de freins, des pneumatiques, ou encore de l'embrayage.

Mme la présidente. – Amendement n°613 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

Alinéa 6

Après les mots :

polluants atmosphériques

insérer les mots :

en particulier de particules fines émanant de l'échappement et de l'abrasion,

M. Jean-Claude Requier. – Les polluants atmosphériques doivent être considérés comme provenant du véhicule dans son ensemble, qu'elles émanent des pots d'échappement ou soient produites par l'abrasion des plaquettes de freins, des pneumatiques, ou encore de l'embrayage.

La quantité de particules fines émises au kilomètre parcouru par l'abrasion des plaquettes de frein, soit environ 20 000 tonnes par an, est six fois supérieure à celle émise par le pot d'échappement d'un véhicule norme Euro 5 ou 6.

C'est un réel enjeu de santé publique. Six États des États-Unis ont adopté une législation fixant le taux maximum de cuivre dans les plaquettes, avec en ligne de mire leur interdiction à terme. L'Union européenne a lancé sur ces questions un appel à projets.

Mme la présidente. – Amendement identique n°698 rectifié, présenté par M. Husson, Mmes Deseyne, Garriaud-Maylam, Canayer et Deromedi, MM. Laménie et Houel et Mmes Deroche et Mélot.

M. Marc Laménie. – Nous insistons car il s'agit d'un vrai problème de santé publique.

L'amendement n°170 rectifié bis n'est pas défendu, non plus que l'amendement n°632.

Mme la présidente. – Amendement n°779, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

I. – Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

et, dans la proportion minimale de 5 %, des vélos à assistance électrique

II. – Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

et, dans la proportion minimale de 2 %, des vélos à assistance électrique

M. Ronan Dantec. – Pourquoi la discussion commune ? Cet amendement vise à permettre l'équipement des parcs de l'État et des collectivités en vélos à assistance électrique. L'article 9 fait obligation à l'État de se doter à l'achat ou lors du renouvellement de sa flotte de véhicules propres à hauteur de 50 %. Il fait la même obligation aux collectivités à hauteur de 20 %. L'amendement propose d'y intégrer une part de 5 % pour l'État et de 2 % pour les collectivités de vélos à assistance électrique. Faites le calcul : c'est une sacrée économie financière !

L'amendement n°164 rectifié bis n'est pas défendu, non plus que l'amendement n°452.

Mme la présidente. – Amendement identique n°810, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 9

Après le mot :

définis

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

comme les véhicules électriques ou hybrides rechargeables et les véhicules utilisant l'hydrogène, les biocarburants, les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, le gaz naturel et le biométhane, et le gaz de pétrole liquéfié.

M. Ronan Dantec. – Pour définir les véhicules propres nous retenons la définition de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Il y a débat au sein du groupe écologiste sur ce sujet. Nous sommes conscients que la liste européenne est discutable, mais il faut avancer !

L'amendement n°441 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°898, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 9

Après les mots :

sources d'énergie

rédigé ainsi la fin de cet alinéa :

permettant l'atteinte de faibles niveaux d'émissions, en référence à des critères définis par décret. »

Mme Ségolène Royal, ministre. – La référence à des seuils déterminés par décret est applicable pour les véhicules légers, qui sont homologués « entiers » : moteur, carrosserie et pneus. Elle est en revanche inadaptée pour les véhicules dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes, dont seules les émissions des moteurs sont mesurées en banc d'essai. Or les différences de carrosserie et de pneus peuvent conduire à des écarts très significatifs d'émissions entre deux poids lourds dont le moteur est identique. Il est donc proposé de définir leur caractère propre *via* des critères plutôt que des seuils qui ne sont pas déterminés lors de l'homologation.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – L'amendement n°624 rectifié *bis* supprime la référence au véhicule électrique dans la définition du véhicule propre - qui ne fait pas le choix d'une technologie ou d'une source d'énergie par rapport à une autre.

Or les véhicules électriques sont les seuls, aujourd'hui, à n'émettre ni gaz à effet de serre ni polluants locaux : ils sont propres à 100 %. Nous nous devons de soutenir notre industrie nationale, et particulièrement Renault, qui a misé sur le véhicule électrique. Les Allemands, qui avaient opté pour

l'hydrogène, viennent d'investir un milliard d'euros dans l'électricité. Avis défavorable.

Même réponse pour l'amendement n°313 rectifié : difficile de rentrer dans les détails des différentes sources d'énergie. Ce qui importe, ce n'est pas la technologie, mais bien le résultat. Avis défavorable.

Même avis pour l'amendement n°114 : pas d'inventaire à la Prévert !

L'amendement n°322 me paraît satisfait par l'article 9 alinéa 6, qui vise « tout polluant atmosphérique ». Inutile de préciser que les particules fines sont un polluant atmosphérique, chacun le sait, qu'elles viennent de l'échappement ou de l'abrasion. Les industriels de l'automobile rappellent en outre que les transports ne sont responsables que d'un tiers des particules fines que nous respirons... Retrait, sinon avis défavorable.

Même chose pour les amendements n°613 rectifié et 698 rectifié, qui sont satisfaits.

L'amendement n°779 obéit à une logique vertueuse. J'ai moi-même deux voitures de fonction : une Zoe, et un vélo à assistance électrique ! En pratique, les objectifs que vous fixez sont atteints. En outre, le levier ne me paraît pas être le bon : le vélo ne peut pas remplacer, *a priori*, l'automobile.

Le projet de loi incite les entreprises à mettre des vélos à la disposition de leurs salariés ; selon l'Ademe, les résultats de l'expérimentation en cours sont excellents. Avis défavorable.

L'amendement n°810 propose une énumération, celle de la directive. Mais vous oubliez certaines sources d'énergie, comme l'air comprimé.

M. Gérard Longuet. – C'est une technique, pas une source d'énergie.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable.

Enfin, avis favorable à l'amendement n°898 du gouvernement, pragmatique.

Mme Ségolène Royal, ministre. – La définition actuelle des véhicules propres inclut les véhicules électriques mais il est bon de les mentionner. Ne soyons pas timorés, il faut vraiment donner un signal. L'argent public doit être exemplaire en matière de transition énergétique. Le texte initial prévoyait 100 % de véhicules propres au moment du renouvellement du parc. Impensable pour le ministère de l'écologie d'acheter un véhicule polluant ! Je me déplace bien sûr en véhicule électrique, l'État doit être exemplaire. Attention aux seuils, qui peuvent avoir un effet pervers, en n'incitant pas à aller au-delà. Mon ministère va conditionner ses aides, notamment dans les territoires à énergie positive, à ce que le renouvellement du parc des collectivités publiques soit 100 % véhicules propres. Les véhicules utilitaires, de police, etc., sont bien entendu exclus.

La définition du véhicule propre n'écarte aucune technologie, je proposerai dans le décret des seuils indépendants.

Toutes les technologies performantes trouveront leur place. Le débat aura été utile, les amendements peuvent être retirés. Il faut fixer une direction, pour que les entreprises puissent investir ! Il y a vingt-trois ans lors de mon premier passage au ministère de l'environnement, c'était Peugeot qui fabriquait des voitures électriques.

M. Gérard Longuet. – Nous en avons acheté à La Poste !

Mme Ségolène Royal, ministre. – Je regrette que nous ayons été timorés, nous serions *leader* aujourd'hui.

M. Gérard Longuet. – Le problème n'est pas la voiture - Camille Jenatton la faisait rouler dès 1900 - mais la batterie : les technologies n'ont pas suivi.

Mme Ségolène Royal, ministre. – En effet. Et j'ai vu comment Heuliez en a été victime.

M. Charles Revet. – La moitié des amendements déposés n'ont pas été défendus, c'est bien dommage. Si nos collègues ne sont pas là, c'est parce qu'on nous fait siéger le vendredi - ce qui est de plus en plus fréquent - pour aller plus vite, sans doute !

M. Jean-Claude Lenoir, président de la commission des affaires économiques. – On ne le démontre guère aujourd'hui ! (*Sourires*)

M. Charles Revet. – Le décret tiendra-t-il compte des véhicules à hydrogène, si chers à notre ancien collègue Pastor ?

Mme Ségolène Royal, ministre. – J'ai sous les yeux le projet de décret - qui sera soumis à vos commissions, comme je m'y suis engagée. Seront pris en compte les véhicules dont les émissions ne dépassent pas 90 grammes de CO₂ par kilomètre, ni 70 mg de NOx par kilomètre. Cela correspond à des véhicules électriques mais aussi hybrides, de petits Diesel comme la Citroën DS3, ou des voitures à essence comme la Fiat 500.

L'amendement n°624 rectifié bis n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°313 rectifié.

L'amendement n°114 est retiré.

M. Ronan Dantec. – Peu de gens pensent à l'abrasion quand on parle de particules fines : rendons cela explicite.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – La loi n'est pas là pour faire de la pédagogie. Il y a aussi l'embrayage, les pneus... Parmi les polluants atmosphériques, il y a les particules dues à l'abrasion.

Mme Chantal Jouanno. – L'abrasion dépend aussi de la qualité de la route. Ce n'est pas un critère fiable.

L'amendement n°322 est retiré, de même que les amendements n°613 rectifié et 698 rectifié.

M. Ronan Dantec. – Je n'ai pas eu de réponse sur l'amendement n°779.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Avis défavorable.

L'amendement n°779 n'est pas adopté.

M. Ronan Dantec. – J'étais sur le point de retirer mon amendement n°810 avant la deuxième intervention de la ministre : intégrer les petits véhicules essence ou Diesel dans les véhicules propres nous éloigne de la réglementation européenne.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Pas de malentendu : ce sont les propositions qui nous sont faites à ce stade. J'ai les mêmes interrogations que vous. Les véhicules Diesel seront exclus des véhicules propres.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – La remarque de M. Dantec est de fond : nous ne pourrions défendre les véhicules propres que s'ils le sont vraiment. S'ils ne sont que semi-propres, le message ne passera pas.

L'amendement n°810 n'est pas adopté.

L'amendement n°898 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°94, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 15

Remplacer l'année :

2016

par l'année :

2018

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Cet amendement repousse au 1^{er} janvier 2018 l'obligation pesant sur l'État et à ses établissements publics d'acquies 50 % de poids lourds propres. La date de 2016 laisse un délai trop court.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Les transports publics de voyageurs sont aussi concernés.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Les autocars ? En effet.

Mme Ségolène Royal, ministre. – La technologie existe pourtant.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Pas tout à fait. Les autocars propres sont majoritairement chinois.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Reculer le délai n'est pas un bon signal, d'autant que l'obligation ne porte que sur la moitié des véhicules.

L'amendement n°94 est adopté.

L'amendement n°865 rectifié bis n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°899 rectifié, présenté par le Gouvernement.

Après l'alinéa 25

Insérer quatre alinéas ainsi rédigés :

...° Le I de l'article L. 330-2 est ainsi modifié :

a) Au 7°, après les mots : « du ministre de la défense », sont insérés les mots : « , du ministre chargé de l'écologie » ;

b) Après le 15°, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

«...° Aux personnels habilités du prestataire autorisé par l'État aux seules fins d'établir et délivrer le dispositif d'identification des véhicules prévu à l'article L. 318-1 du présent code. » ;

Mme Ségolène Royal, ministre. – Les services du ministère de l'écologie doivent pouvoir accéder aux informations du système d'information des véhicules, afin d'établir et délivrer le dispositif d'identification des véhicules prévu à l'article L. 318-1 du code de la route.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis favorable. Les services y auront accès à la seule fin de délivrer la pastille écologique.

L'amendement n°899 rectifié est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°358 rectifié, présenté par MM. Revet, Navarro, Mayet, Bizet, Trillard et Houel et Mme Hummel.

Alinéa 27

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Toutefois, sur les voies réservées aux transports collectifs, les autorités locales de transport pourront décider de mener des essais avec tous les véhicules.

M. Charles Revet. – Sans cette précision, l'expérimentation de véhicules à conduite déléguée, opérationnels en site propre, tels que le bus à guidage optique Teor à Rouen, pourrait être remise en cause.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Tous les véhicules pourraient selon cet amendement être testés sur les voies de transport collectif. Or de telles expérimentations sont déjà possibles, et il convient de ne pas encombrer les voies de bus.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis.

M. Charles Revet. – Cela ne doit pas bloquer l'expérimentation du Teor.

L'amendement n°358 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°315 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

I. - Compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – Les propriétaires de véhicules écologiques, définis comme les véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible à hydrogène, des véhicules hybrides rechargeables, ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques se voient attribuer par la préfecture, au moment de l'immatriculation dont la catégorie puissance appartient à l'une des catégories sus-citées, un dispositif de contrôle de la durée de stationnement urbain, associé à une pastille d'identification autocollante reportant le numéro d'immatriculation du véhicule.

... – Le dispositif de contrôle de la durée de stationnement urbain, de couleur verte foncée offre une gratuité de stationnement d'une heure trente en voirie à son propriétaire.

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – La perte de recettes résultant pour les collectivités territoriales du présent article est compensée, à due concurrence, par une majoration de la dotation globale de fonctionnement.

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

M. Jean-Claude Requier. – Cet amendement facilite le stationnement des véhicules écologiques au moyen d'un système de pastilles.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Cet amendement est satisfait par l'article 13 et il ajoute une définition des véhicules écologiques à celle des véhicules propres.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis. Retrait ?

L'amendement n°315 rectifié est retiré.

L'article 9, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°165 rectifié bis, présenté par MM. Marseille, Bockel, Guerriau et Canevet, Mme Goy-Chavent et MM. Delahaye, J.L. Dupont et D. Dubois.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. - L'État instaurera un prêt à taux zéro sous conditions de ressources pour les véhicules écologiques définis comme les véhicules à motorisation électrique, hybrides électriques ainsi que les véhicules fonctionnant au gaz

de pétrole liquéfié, au gaz naturel, à l'éthanol E85 ou ED95, ou à l'hydrogène.

II. - Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

III. - Les dispositions du I ne s'appliquent qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

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

M. Michel Canevet. – Les moins aisés sont aussi ceux qui ont les voitures les plus anciennes et donc les plus polluantes. Je propose de mettre en place un prêt à taux zéro écologique pour l'achat de véhicules moins polluants.

L'amendement n°236 rectifié n'est pas défendu, non plus que l'amendement n°314 rectifié.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Un tel prêt à taux zéro serait redondant avec la prime pour le remplacement d'un véhicule polluant ancien.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis. Nous créons un *bonus* pour les véhicules propres et les constructeurs mettent en place des ventes mensualisées.

L'amendement n°165 rectifié bis est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°654 rectifié, présenté par Mme Jouanno et M. Guerriau.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le 1° du 4 de l'article 298 du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au a, les mots : « utilisées comme carburant mentionnées » sont remplacés par les mots : « et gazoles utilisés comme carburants mentionnés » et les mots : « celles utilisées » sont remplacés par les mots : « ceux utilisés » ;

2° Au b, le mot : « gazoles » est remplacé par les mots : « carburants essence ou gazole utilisés en complément par des véhicules hybrides électriques ».

II. – Le I entre en vigueur au 1^{er} janvier 2020.

Mme Chantal Jouanno. – Le Diesel représente 96 % des flottes d'entreprises, en raison de l'avantage fiscal dont bénéficient ces véhicules. Supprimons-le.

Mme la présidente. – Amendement n°321, présenté par Mme Archimbaud et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le a du 1° du 4 de l'article 298 du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« (...) Les gazoles utilisés comme carburants mentionnés au tableau B du I de l'article 265 du code des douanes, à l'exception de ceux utilisés pour les essais effectués pour les besoins de fabrication de moteurs ou d'engins à moteurs ; ».

II. – Le I s'applique à compter du 1^{er} janvier 2020.

M. Ronan Dantec. – Oui, les chauffeurs de taxi nous le disent aussi : la déductibilité de TVA joue beaucoup dans le choix du véhicule. C'est une incohérence. Les écologistes ne sont pas contre l'industrie, ils sont pour une industrie qui s'adapte aux nouveaux enjeux. En maintenant de tels avantages fiscaux, on ne l'y encourage pas et, *in fine*, on fragilise notre tissu industriel.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* – Avis défavorable. Si 96 % des véhicules d'entreprises sont Diesel, cette mesure aurait un impact très lourd pour nombre de PME. Ce n'est pas le moment. Nos entreprises croulent sous les taxes et les charges. Elles n'aspirent qu'à une chose : un moratoire sur les prélèvements.

Cette déductibilité n'est que partielle, et dérogatoire au régime communautaire de TVA, institué en 1977. Revenir à présent sur le système instauré avant cette date n'est pas possible.

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Nous partageons le constat : favoriser le Diesel est regrettable. Mais selon le droit européen, la déductibilité est de droit, sauf situation préexistante. Je m'engage à soulever la question devant mes homologues européens. Il faudrait plutôt étendre cette déductibilité à l'essence...

M. Gérard Longuet. – Je m'oppose à l'amendement de Mme Jouanno car elle manque de générosité. (*Mme Chantal Jouanno s'esclaffe*) La meilleure solution serait d'étendre la déductibilité de la TVA à l'essence, comme le dit Mme Royal. La TVA a été instituée par Maurice Lauré pour mettre fin aux charges en cascade. L'essence en est une : son exclusion du principe de déductibilité ne s'impose plus. Le Diesel est à l'origine d'usage industriel et ses qualités l'ont rendu accessible au grand public. La situation actuelle est absurde : réglons-la en étendant la déductibilité.

M. Gérard Miquel. – Les flottes d'entreprises sont renouvelées fréquemment. En général, elles font de la location sur des durées de trois ans. Leurs derniers véhicules sont donc très peu polluants - nos industriels ont fait des progrès considérables sur le plan technologique. Si tous les taxis parisiens passaient du Diesel à l'essence à présent, ils pollueraient bien plus !

M. Gérard Longuet. – Bien sûr, puisqu'ils consommeraient plus.

M. Gérard Miquel. – Ne surtaxons pas le Diesel. Privilégions une transition douce.

Mme Évelyne Didier. – Certes, les décisions politiques sont des choix d'équilibre. Mais si nous

voulons limiter la pollution et privilégier une transition douce, définissons une trajectoire, des objectifs. Si le Diesel est un problème, on ne doit pas s'en tenir à rejeter des amendements le mettant en cause et qui reviendront.

Mme Chantal Jouanno. – Comptez sur moi !

M. Ronan Dantec. – Je salue la démarche social-démocrate d'Évelyne Didier ! (*Mme Évelyne Didier s'amuse*) Affirmons clairement la réalité : même les nouveaux véhicules Diesel Euro 6 polluent. Leur caractère propre ne convainc pas tous les scientifiques.

Nous vivons un moment qui ressemble assez aux débuts de l'automobile. Ceux qui étaient ici en 1900 s'en souviennent bien (*Rires*) il y avait en même temps sur la route des voitures électriques, à gaz comprimé, à essence. Cette dernière technologie s'est finalement imposée. Aujourd'hui, nous pouvons penser qu'une technologie va l'emporter sur les autres mais nous ne savons pas encore laquelle. Le Diesel peut se trouver balayé un moins d'une décennie.

Mme la ministre s'est engagée à poser la question à Bruxelles, dans la perspective de la COP21. Je salue ses fortes paroles. Nous pourrions aussi baisser la TVA et augmenter la taxe carbone, afin que le système le moins polluant soit gagnant économiquement. En tout cas, sans vision d'ensemble, nous allons vers des lendemains industriels qui déchantent.

Mme Chantal Jouanno. – L'inégalité de la taxation n'est plus justifiée. Donnons un signal écologique par la politique fiscale, c'est le meilleur moyen de faire changer les comportements. Notre fiscalité écologique à 1,8 % du PIB nous place à l'avant-dernier rang en Europe. Basculons les charges sociales sur la fiscalité écologique.

M. Gérard Longuet. – Cela revient au même !

Mme Chantal Jouanno. – Les charges sociales, trop lourdes sur l'emploi, et la fiscalité écologique, insuffisamment développée, sont les deux éléments qui nous singularisent au niveau européen. Je déposerai des amendements pour y remédier.

M. Hervé Maurey, *président de la commission du développement durable.* – M. Dantec ne condamne pas d'emblée le Diesel Euro 6. C'est important à remarquer. À l'initiative de M. Nègre, nous avons organisé une table ronde sur le Diesel : il y a effectivement des doutes sur son caractère polluant. Un groupe de travail scientifique sera mis en place pour creuser le sujet.

Mme Jouanno a raison : la fiscalité écologique est l'outil privilégié de la transition énergétique. Il nous faudra de vraies initiatives à l'occasion de la prochaine loi de finances pour modifier les comportements.

L'amendement n°654 rectifié n'est pas adopté, non plus que l'amendement n°321.

Mme la présidente. – Amendement n°736, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La deuxième phrase du II de l'article L. 119-7 du code de la voirie routière est ainsi rédigée :

Pour les contrats de délégation de service public conclus antérieurement au 1^{er} janvier 2010, ces modulations de péages sont mises en œuvre au plus tard au 1^{er} janvier 2017.

M. Ronan Dantec. – Cet amendement aurait dû être voté depuis longtemps. Il ouvre une simple possibilité : rendre applicable sur le réseau des autoroutes concédées les modulations de péages des poids lourds en fonction des normes Euro dans les trois ans à venir. Cela limiterait les effets néfastes de la circulation des poids lourds sur la qualité de l'air en incitant à l'utilisation de véhicules à moindre taux d'émissions. Cette modulation de péage n'entraîne pas globalement pour le transport routier de marchandises de coûts supplémentaires puisque, en application de la directive Eurovignette, cette modulation n'a pas pour objet de générer des recettes supplémentaires de péage.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – C'est intéressant et conforme à notre philosophie de la transition énergétique : le principe pollueur-payeur. Toutefois, c'est impossible dans le cadre contractuel actuel. Les concessions en cours d'exécution ont été particulièrement bien verrouillées !

Mme Ségolène Royal, ministre. – Le gouvernement et le Parlement sont en pleine discussion avec les concessionnaires autoroutiers : sur les péages, le covoiturage... Une telle mesure semble prématurée. Si l'amendement était maintenu, il faudrait le rectifier pour préserver la liberté contractuelle.

M. Ronan Dantec. – Je le retire au profit du suivant.

L'amendement n°736 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°731, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le cinquième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Tout renouvellement ou renégociation de délégation et de cahier des charges doivent prévoir une tarification réduite pour les véhicules sobres et peu polluants tels que définis à l'article L. 318-1 du code de la route. Les

modalités d'application du présent alinéa sont fixées par un décret en Conseil d'État. »

M. Ronan Dantec. – Cet amendement de repli rend obligatoire, lors du renouvellement ou d'une renégociation d'une délégation ou d'un cahier des charges, le principe d'une tarification réduite pour les véhicules identifiés comme sobres et peu polluants.

Mme la présidente. – Amendement n°464 rectifié *bis*, présenté par MM. Mandelli, Calvet, Revet et Morisset, Mme Deromedi, MM. de Nicolaÿ, Laménie, Mouiller et B. Fournier, Mme Lopez, M. D. Robert, Mme Imbert, M. Vogel et Mme Mélot.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 122-4 du code de la voirie routière est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La convention de délégation et le cahier des charges doivent prévoir une tarification réduite pour les véhicules propres, définis comme les véhicules électriques ainsi que les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphérique ; ayant un poids total autorisé en charge de moins de 3,5 tonnes. »

II. – Les modalités d'application du présent article sont fixées par un décret en Conseil d'État.

M. Marc Laménie. – Il s'agit de rendre obligatoire dans les conventions et les cahiers des charges le principe d'une tarification réduite pour les véhicules propres.

Mme la présidente. – Amendement n°653 rectifié, présenté par Mme Jouanno et MM. Guerriau et Pozzo di Borgo.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le cinquième alinéa de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La convention de délégation et le cahier des charges doivent prévoir une tarification réduite pour les véhicules propres définis comme les véhicules de toutes motorisations et de toutes sources d'énergie produisant de faibles niveaux d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, fixés par référence à des seuils déterminés par décret. Les modalités d'application du présent alinéa sont fixées par un décret en Conseil d'État. »

Mme Chantal Jouanno. – Il est défendu.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis favorable à l'amendement n°731, qui permet d'anticiper, et qui tient compte de l'état des concessions. J'ai noté la volonté d'avancer dont la ministre a fait preuve. L'amendement n°464 rectifié *bis* pose une difficulté : la modification du contrat devrait donner lieu à

compensation - ce qui renvoie aux discussions actuellement en cours. Ce que nous ferons devra de toute façon respecter le droit européen. Même avis sur l'amendement n°653 rectifié.

Mme Évelyne Didier. – Nous pourrions favoriser les véhicules propres à compter de l'adoption du prochain cahier des charges avec les sociétés d'autoroutes. Mais le système actuel a été largement remis en cause - par la Cour des comptes, par des associations de consommateurs. Ne fournissons pas de prétexte aux sociétés d'autoroutes.

M. Jean-Jacques Filleul. – Je suis sensible aux arguments de Mme Didier. Nous voterons l'amendement, mais il semble un peu superfétatoire.

L'amendement n°731 est adopté et devient un article additionnel.

Les amendements n°s 464 rectifié bis et 653 rectifié deviennent sans objet.

Mme la présidente. – Amendement n°655 rectifié, présenté par Mme Jouanno, M. Guerriau et Mme Billon.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 1609 quater A du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le I est ainsi modifié :

- a) Le deuxième alinéa est supprimé ;
- b) Au quatrième alinéa, les mots : « dans la limite d'un seuil défini par décret en Conseil d'État » sont supprimés ;

2° Au dernier alinéa du II, les mots : « décret en Conseil d'État » sont remplacés par les mots : « délibération des collectivités ou groupements de collectivités intéressés ».

Mme Chantal Jouanno. – Cet amendement facilite l'expérimentation de péages urbains par les collectivités intéressées. Le principe en avait été prévu par la loi Grenelle II. Les réalités sont diverses, il ne s'agit pas nécessairement d'un péage de rendement ; le tarif peut être modulé, par exemple en fonction du niveau de pollution. C'est moins brutal que l'interdiction pure et simple d'un type de véhicule, comme on l'envisage à Paris. Laissons la liberté aux élus - ils rendent des comptes à leurs électeurs... Je vous renvoie à une étude de l'Ademe de juillet 2014 à ce sujet.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – La commission a émis un avis défavorable. J'avais moi-même introduit ce principe dans la loi Grenelle II. Mais l'expérimentation doit être strictement limitée dans le temps. Peut-être faudrait-il revoir le dispositif et lui ôter son caractère expérimental... Aucune ville européenne n'est jamais revenue sur la création d'un péage urbain ; à

Stockholm, il a été validé par référendum. Il y a toutes sortes de péages urbains : péage de zone, de cordon, d'axe... À Milan, il est fonction de la pollution. Les tarifs varient aussi, grandement, de 1,2 euro à Stockholm à plus de 10 livres à Londres...

Le premier bénéficiaire du péage urbain, c'est d'abord l'automobiliste, qui arrive à temps parce qu'il y a moins de congestion. L'économie en bénéficie aussi.

Par ailleurs, la suppression de la référence au décret en Conseil d'État pose un problème de constitutionnalité, c'est au législateur de fixer le plafond du péage. En l'état, avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis.

Mme Chantal Jouanno. – Le rapporteur s'étant engagé, sauf erreur, à ce que l'on retravaille le dispositif, je m'incline...

L'amendement n°655 rectifié est retiré.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Le sujet relève de la commission du développement durable. Le contexte a évolué depuis 2010. Il faudra sans doute que l'État accompagne la réflexion.

Mme la présidente. – Amendement n°816, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article 283 *quinquies* du code des douanes, il est inséré un article 283-... ainsi rédigé :

« Art. 283-... – Une région peut instaurer une taxe additionnelle à la taxe mentionnée à l'article 269 sur des tronçons de route situés sur le territoire de la région. Le taux kilométrique de cette taxe additionnelle ne peut être supérieur à 0,10 euro par kilomètre. Le produit de la taxe additionnelle est affecté à la région sur le territoire de laquelle se trouve le tronçon de route taxé. »

M. Ronan Dantec. – Ce sujet met en jeu la crédibilité globale de la loi de transition énergétique. Le président de la République n'a pas complètement fermé la porte à un retour de l'écotaxe, dispositif que nous avons soutenu jusqu'au bout. Depuis que le gouvernement l'a suspendue, le trafic de transit échappe à toute taxation. Autorisons les régions à mettre en place une taxe poids lourds régionale.

Cet amendement est l'occasion de demander des explications au gouvernement.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable, bien que cet amendement ait le mérite de souligner les contradictions du gouvernement. L'abandon de l'écotaxe aurait dû être validé par le Parlement ; les articles du code des douanes qui l'ont créée existent toujours... Le président de la République a d'ailleurs annoncé une expérimentation. Cependant, comment

créer une taxe additionnelle quand la taxe originelle n'existe plus ?

La loi de transition énergétique ne saurait être l'occasion d'offrir aux régions des ressources propres ; la loi NOTRe paraît être un meilleur véhicule. Une fiscalité carbone est nécessaire, mais elle doit être mise en place à enveloppe constante. L'exemple suédois montre qu'on peut faire bouger les lignes en quelques années.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Le feuilleton d'« Ecomouv' » est désormais derrière nous. Il fallait arrêter cette hémorragie financière. La question d'une expérimentation régionale a été évoquée, notamment pour l'Alsace, région qui subit un important trafic de transit de poids lourds.

M. Gérard Longuet. – Exact !

Mme Ségolène Royal, ministre. – Mais toute précipitation ne ferait que relancer la polémique. Les services de l'État ont mis à l'abri les dispositifs techniques. Et les coûts de fonctionnement sont très élevés - il n'est pas certain que ce soit un service à rendre aux régions qui sont en pleine restructuration... N'oublions pas que le transport routier connaît actuellement un mouvement social important. Et que nous avons déjà relevé de 4 centimes la fiscalité sur le Diesel...

Il faudra certes régler le problème des poids lourds qui font le plein en Belgique, puis en Espagne après avoir traversé la France... Mais un tel amendement, dans le contexte actuel, enverrait un mauvais signal aux entreprises. Retrait ?

M. Ronan Dantec. – Soit, puisque Mme la ministre s'engage à y revenir. Le rapport que demande le prochain amendement en sera l'occasion. (*Exclamations amusées à droite et au centre*)

Mme Chantal Jouanno. – Encore un rapport !

Mme Catherine Procaccia. – Papier ?

L'amendement n°816 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°817, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 9

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant le 1^{er} juillet 2015, le Gouvernement remet au Parlement un rapport détaillant la faisabilité et les modalités de création d'un péage de transit poids lourds à l'échelle régionale avec affectation de la recette nette aux régions pour financer leurs politiques de mobilité.

M. Ronan Dantec. – Défendu, ce devrait être consensuel...

Mme Ségolène Royal, ministre. – L'amendement est bancal : le problème est celui du transit national, non régional. Sur un sujet aussi sensible, en pleine grève des chauffeurs confrontés au *dumping* social,

n'improvisons pas. On ne retiendrait que les mots « péage », et « poids lourds » ! Nous y reviendrons en loi de finances en y associant les régions - elles seront bientôt en campagne. Je recommande la plus grande prudence.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Un rapport - il arrive que nous en recevions... - (*Mme Chantal Jouanno en doute*) ne résoudrait pas le problème. Sur ce sujet comme sur d'autres, nous n'avons pas de baguette magique. Il faut une remise à plat.

Nous n'avons été capables ni les uns ni les autres de mettre en place l'écotaxe. Malgré l'augmentation de la taxation de 4 centimes, qui n'a entraîné aucune dépense pour l'État, les transporteurs ont fait preuve de leur sens des responsabilités. Ils ont compris qu'il s'agissait d'une mesure équilibrée. (*Mme Chantal Jouanno s'amuse*) Ils ont pourtant des raisons d'être mécontents, quand ils voient leurs concurrents traverser la France sans payer un centime...

Je suis très favorable à un approfondissement de la réflexion avec les transporteurs, les régions, votre commission du développement durable.

M. Ronan Dantec. – J'ai entendu Mme la ministre s'engager à revenir devant nous avant la loi de finances, et M. le rapporteur à y travailler. Si nous sommes d'accord sur le tempo, je m'incline. Le débat aura été utile.

L'amendement n°817 est retiré.

ARTICLE 9 BIS A

Mme Évelyne Didier. – Nous sommes réservés sur la réduction d'impôt créée par cet article. Les entreprises peuvent bien mettre des vélos à disposition de leurs salariés sans recevoir un avantage fiscal... D'autant qu'elles y gagnent en termes d'image. Pense-t-on aux dépenses induites pour les collectivités territoriales ?

Les salariés vivent de plus en plus loin de leur lieu de travail, la bicyclette, seule, n'est pas la solution. Il vaudrait mieux développer les transports en commun *via* une augmentation du versement transport.

Mme la présidente. – Amendement n°255, présenté par M. Husson, au nom de la commission des finances.

Supprimer cet article.

M. Gérard Longuet. – Pour les raisons évoquées par Mme Didier, la commission des finances souhaite la suppression de cet article.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. (*M. Ronan Dantec s'en félicite*) Le vélo génère chaque année 4,5 milliards d'euros de retombées économiques, et représente 35 000 emplois. Or c'est le seul moyen de transport qui ne fasse l'objet

d'aucune incitation. L'impact budgétaire de cette mesure serait très limité. Il faut savoir ce que l'on veut.

Alors qu'il s'agit, concrètement, de la transition énergétique, Mme Didier fait front commun avec la commission des finances et Bercy ? C'est oublier que les gens qui font du vélo ont moins de maladies cardiovasculaires : la sécurité sociale y gagnera. *(Exclamations à droite)*

Le versement transport est arrivé au bout de sa logique. Les contribuables et les entreprises paient aujourd'hui les deux tiers du coût des transports en commun. On ne pourra continuer à les développer selon le modèle actuel.

Mme Ségolène Royal, ministre. – J'étais initialement dubitative sur cette mesure, mais j'ai lu une étude de l'Ademe qui fait le bilan d'une expérimentation menée entre juin et novembre 2014 dans 18 entreprises volontaires et qui a concerné 8 000 salariés. Elle montre que l'indemnité de 0,25 euro par kilomètre a augmenté de moitié la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail. Le potentiel est réel.

Je suis toujours attentive à l'avis de la commission, avec laquelle je suis souvent en phase. Étant donné son avis favorable à cette disposition, sagesse. La feuille de route issue des travaux du CNTE va dans le même sens.

M. Michel Bouvard. – Cessons de créer de nouvelles mesures fiscales hors des lois de finance. À multiplier les niches, on sape la recette. Il faut une vision d'ensemble de l'effort consenti par la collectivité en faveur des transports propres.

M. Gérard Longuet. – À l'Assemblée nationale, le gouvernement avait émis un avis défavorable à cette mesure. Les mesures fiscales relèvent en principe de la loi de finances.

Je note d'abord une forme d'inégalité sinon d'injustice dès lors que seuls les salariés du privé sont concernés. Les fonctionnaires aussi circulent en vélo-pède... Et une autre inégalité entre salariés selon qu'ils vivent près de leur lieu de travail ou à des dizaines de kilomètres - sans possibilité d'emprunter les transports collectifs...

M. Alain Vasselle. – Je partage l'analyse de MM. Longuet et Bouvard. Le rapporteur a dit que l'usage du vélo réduirait les dépenses de sécurité sociale. On ne saurait être si péremptoire : les cyclistes, en ville, respirent les gaz d'échappement...

Mme Chantal Jouanno. – Pas plus que dans une voiture !

M. Alain Vasselle. – En cas d'avis favorable de la commission, le gouvernement s'en remettra-t-il systématiquement à la sagesse du Sénat ? Profitez-en, monsieur le rapporteur ! *(Sourires)*

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. – Nos excellents collègues de

la commission des finances prennent parfois leurs désirs pour des réalités... Aucune règle n'impose de réserver les dispositions fiscales à la loi de finances. En 2011, le Sénat s'était clairement opposé à la tentative en ce sens du gouvernement Fillon, malgré les exhortations véhémentes du président Marini. *(M. Ronan Dantec et plusieurs sénateurs socialistes approuvent)*

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – La commission du développement durable s'occupe du développement durable... Compte tenu de l'efficacité et du faible coût de cette mesure, elle nous semble très opportune.

Toutes les études, monsieur Vasselle, montrent qu'il y a plus de pollution dans nos véhicules qu'à l'air libre ! *(Mme Chantal Jouanno renchérit)*

Mme Ségolène Royal, ministre. – Monsieur Vasselle, félicitez-vous plutôt de l'écoute du gouvernement. Je considère que c'est mon devoir. Sur de tels sujets, écartons les postures politiciennes, comme ce fut le cas lors de Grenelle. Cette loi est un texte d'équilibre : j'ai passé des jours et des nuits à faire et à obtenir des arbitrages. Nous avons besoin d'unir nos forces pour être justes et anticiper de concert. J'exprime toujours mes avis avec honnêteté.

Le rappel de mes propos à l'Assemblée nationale ne me gêne pas. Je l'ai dit, je n'étais alors pas convaincue par cette mesure. Mais depuis, j'ai eu connaissance des résultats de l'expérimentation, de l'étude de l'Ademe, j'ai entendu vos commissions... Supprimer cet article serait un recul et enverrait un signal désastreux. Songez à l'effet d'annonce ! Dans le domaine de l'écologie, l'information circule vite, et les comportements changent eux aussi très rapidement ! Des entreprises sont déjà en train de réfléchir à la mise en place de flottes de vélos, les fabricants se préparent.

L'amendement n°255 n'est pas adopté.

L'article 9 bis A est adopté.

ARTICLE 9 BIS

L'amendement n°453 n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°808, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle détermine notamment le cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes.

M. Ronan Dantec. – Pour soutenir les carburants routiers autres que le gazole et le supercarburant ainsi que le gaz naturel liquéfié maritime ou fluvial, l'État doit assurer les entreprises de son soutien comme

nous y invite la directive européenne du 28 octobre 2014.

Cet amendement vise à doter la France d'une stratégie claire de déploiement des infrastructures nécessaires à ces investissements.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. – Retrait, sinon avis défavorable. L'alinéa 2 vous satisfait. L'amendement traduit cependant une inquiétude réelle, madame la ministre : n'y aura-t-il d'infrastructures que pour les véhicules électriques ? Le gouvernement doit garantir un choix neutre.

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – L'amendement est effectivement satisfait par le 1 de l'article 9 bis. Malgré cette redondance, avis favorable, car cela contribue à transposer la directive du 22 octobre 2014.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°808, mis aux voix par assis et levé, est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°656 rectifié, présenté par Mme Jouanno, MM. Guerriau et Tandonnet et Mmes Billon et Doineau.

Alinéa 5

Rédiger ainsi cet alinéa :

4° Le développement des modes de transports collaboratifs, notamment l'autopartage ou le covoiturage ;

Mme Chantal Jouanno. – Il s'agit d'élargir la stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre, en visant de façon générale les modes de transports collaboratifs, au-delà du covoiturage et de l'autopartage : d'autres initiatives pourraient voir le jour. Ces systèmes se développent rapidement.

Le transport collaboratif doit être encouragé : dans 90 % des voitures aux heures de pointe, le conducteur est seul !

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. – Il faudrait préciser les choses... La commission a émis un avis favorable. (*Mme Catherine Procaccia s'exclame*) Le covoiturage et l'autopartage ont explosé ces dernières années. Les résultats sont là, sans rien coûter à l'État !

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Favorable.

Mme Chantal Jouanno. – Les transports collaboratifs recouvrent tous les systèmes de transport entre particuliers : par exemple, la location de véhicules entre particuliers. La Maif s'y intéresse. C'est un terme générique.

L'amendement n°656 rectifié est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°391 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol et Fortassin, Mmes Laborde et Malherbe et MM. Mézard et Requier.

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elle comporte obligatoirement un volet dédié aux territoires hyper-ruraux.

M. Jean-Claude Requier. – Amendement inspiré par Alain Bertrand, vous l'aurez compris.

Dans les territoires hyper-ruraux, nous sommes loin de la trilogie vélo-bobo-braséro ! (*On s'amuse*)

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. – Nous connaissons les contraintes des territoires hyper-ruraux, mais votre préoccupation est satisfaite par l'alinéa 8. N'alourdissons pas la loi.

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Avis défavorable, même si j'ai beaucoup d'estime pour l'hyper-ruralité. Ne la stigmatisons pas. Retrait ?

L'amendement n°391 rectifié est retiré.

L'amendement n°150 n'est pas défendu.

L'article 9 bis, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

Mme la présidente. – Amendement n°633 rectifié, présenté par M. Bouvard.

Après l'article 9 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 318-1 du code de la route, il est inséré un article L. 318-1-... ainsi rédigé :

« Art. L. 318-1-... – Sur les ouvrages routiers et autoroutiers de franchissement des Alpes vers l'Italie, les véhicules de poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes respectent les normes environnementales permettant une réception communautaire au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

« Une autorisation de passage pour le franchissement des Alpes, valable pour une durée de deux ans, est délivrée après contrôle à chaque véhicule respectant les normes d'émission.

« Le niveau de normes à respecter correspond aux valeurs limites que les émissions de gaz et particules polluants ne doivent pas excéder pour permettre une réception communautaire du véhicule au 1^{er} janvier de l'antépénultième année précédant la demande de l'autorisation de passage.

« Des contrôles périodiques sont effectués par les services de l'État sur les routes d'accès aux cols du Mont-Cenis, de Montgenèvre, du Lautaret et du col de Tende et sur les accès au tunnel du Mont-Blanc et de Fréjus. En cas d'infraction, les véhicules ne respectant pas les normes antipollution se voient appliquer une

amende majorée de 100 % par rapport à celle prévue par le code de la route pour non-respect des dispositions relatives à la limitation des émissions polluantes, ainsi que l'immobilisation du véhicule. »

II. – Un bilan de l'application du présent article est mis en œuvre trois ans après son entrée en vigueur, afin, en particulier, d'examiner l'efficacité des mesures prévues pour limiter les émissions de gaz polluants.

M. Michel Bouvard. – Le gouvernement a pris des initiatives claires en faveur du report modal dans les Alpes. Le président de la République et le Premier ministre ont rappelé la priorité donnée à la liaison ferroviaire Lyon-Turin. Dans l'attente de sa mise en service, il y a un réel problème de transit, jusqu'à Vintimille. Il faut limiter le passage des véhicules les plus polluants. Il y a un problème d'équité de traitement entre le tunnel de Fréjus et celui du Mont-Blanc dans lesquels les normes de pollution ne sont pas les mêmes. La totalité des conseillers généraux des deux départements savoyards demandent une harmonisation des dispositions relatives au transit alpin.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable, même si nous partageons vos préoccupations. Les Alpes-Maritimes, vous l'avez indiqué, sont aussi touchées par cette pollution. Le problème est récurrent. Et on assiste à une levée de fourches devant l'ampleur du trafic routier, de la mer au lac Léman. Pas sûr que votre amendement réduise l'ampleur du trafic, qui tient à l'absence de transfert modal, notamment sur la voie maritime dans l'attente du Lyon-Turin. Il faut offrir, *volens nolens*, des alternatives aux transporteurs. Là aussi, il faut une remise à plat du dossier et une vision globale. Cela fait quinze ans que ce problème existe ! (*M. Jean-Jacques Filleul s'impatiente*) On ne parle pas assez des autoroutes maritimes ! (*Sourires*)

Mme Ségolène Royal, ministre. – En effet, il faut s'engager pour les réaliser enfin. Cet amendement aboutirait à interdire la circulation à 16 % du trafic au tunnel du Mont-Blanc et à 21 % au tunnel de Fréjus. Ce serait une entrave à la liberté de circulation des marchandises.

En revanche des avancées ont déjà eu lieu, en accord avec le gouvernement italien, pour interdire aux poids lourds de catégorie Euro 1 et 2, le tunnel du Mont-Blanc et à ceux de catégorie Euro 1 le tunnel de Fréjus, à l'issue d'un sommet franco-italien. Je vous invite à retirer votre amendement et je prends l'engagement d'inscrire ce problème à l'ordre du jour du prochain sommet franco-italien qui se réunira à Paris le 24 février.

M. Michel Bouvard. – Je suis satisfait de cette réponse à mon amendement qui était d'appel. L'idée est d'éliminer progressivement les camions les plus polluants. Le fait que les deux grandes vallées nord-alpines ne soient pas traitées de la même manière pose un problème d'équité et d'image. Une harmonisation serait bienvenue.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Madame la ministre, je souhaiterais plus de précisions. Il ne faudrait pas qu'il y ait un report de trafic de poids lourds les plus polluants sur le sud ! Il faut les interdire, notamment sur l'A8, qui attire déjà 50 % du trafic de poids lourds. Trouvons un traitement harmonisé et équilibré.

L'amendement n°633 est retiré.

ARTICLE 10

L'amendement n°205 rectifié ter n'est pas défendu, non plus que l'amendement n°435.

Mme la présidente. – Amendement n°705 rectifié, présenté par M. Husson, Mmes Deseyne et Garriaud-Maylam, M. Vogel, Mmes Canayer et Deromedi, MM. Gremillet, Laménie, P. Leroy et Houel et Mmes Deroche et Mélot.

Après l'alinéa 3

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

Les modalités de gestion des infrastructures nécessaires à la recharge des véhicules électriques et hybrides permettent à l'utilisateur final de s'alimenter auprès du fournisseur de son choix, indépendamment de l'accord du gestionnaire de la borne de recharge.

M. Marc Laménie. – Cet amendement crée un cadre juridique permettant aux consommateurs de bénéficier d'un choix large de services et d'offres innovantes d'électro-mobilité, et de ne pas être contraints par le choix des gestionnaires des bornes de recharge.

Une telle disposition va dans le sens de la directive du 22 octobre 2014.

Mme la présidente. – Amendement identique n°812, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

M. Ronan Dantec. – Il s'agit d'encourager le déploiement des bornes de recharge et leur interopérabilité. Les consommateurs doivent pouvoir s'ils le souhaitent s'alimenter auprès d'un producteur d'énergie renouvelable.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Retrait : ces deux amendements sont satisfaits par le cahier des charges. Les protocoles de communication existent déjà, l'interopérabilité est prévue dans le Livre vert que j'ai eu l'honneur de rédiger : l'utilisateur pourra se brancher sur n'importe quelle borne.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis. Le Livre vert, mis à jour, prend en compte l'exigence d'interopérabilité des bornes. L'Association française de l'itinérance de la recharge électrique des véhicules (Afirev) va se mettre en place.

M. Ronan Dantec. – Mon amendement ne parle pas de l'interopérabilité mais du choix du fournisseur d'électricité : ce n'est pas la même chose. L'important

est d'éviter que l'opérateur n'impose le choix du fournisseur !

M. Marc Laménie. – Je fais confiance au rapporteur et à Mme la ministre, même si je comprends la réaction de M. Dantec...

L'amendement n°705 rectifié est retiré.

L'amendement n°812 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°554 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

Alinéa 4

Après les mots :

des véhicules électriques

insérer les mots :

et hybrides rechargeables

M. Jean-Claude Requier. – Amendement de cohérence avec l'alinéa 2 qui prévoit le déploiement de points de charge de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* – Avis favorable.

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Avis favorable.

L'amendement n°554 rectifié est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°308 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

Après l'alinéa 4

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

L'État soutient également le déploiement des points d'avitaillement en hydrogène, gaz naturel par véhicule, biométhane, mélange hydrogène gaz naturel et gaz naturel liquéfié.

L'État encourage les plans de développement initiés par les collectivités territoriales visant à favoriser l'installation des points d'avitaillement mentionnés au cinquième alinéa du présent I, notamment au travers de flottes captives.

M. Jean-Claude Requier. – Amendement de cohérence avec les notions utilisées dans les textes européens, notamment la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution COM/2013/0018, qui font mention de la notion de « points de ravitaillement ».

Il est important de respecter une neutralité technologique et énergétique dans les motorisations afin d'encourager le développement d'initiatives privées dans les filières d'énergies renouvelables et de respecter les choix effectués par les territoires qui se tournent notamment vers l'énergie hydrogène.

Confirmez-vous, madame la ministre, que le véhicule à pile à hydrogène fait partie des véhicules considérés comme propres ?

L'amendement n°442 n'est pas défendu.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* – Retrait, sinon avis défavorable. Cet amendement est déjà satisfait par l'article 9 bis, qui couvre tous les carburants peu émetteurs en gaz à effet de serre. L'hydrogène en fait partie. Pouvez-vous le confirmer, madame la ministre, pour rassurer nos collègues ?

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Je le confirme : l'article 9 bis couvre l'intégralité des carburants alternatifs. Je comprends toutefois que chacune de ces filières souhaite être citée dans la loi, pour envoyer un signal. Sagesse.

Mme Catherine Procaccia. – L'OPECST a fait un rapport sur le sujet. Je vote l'amendement.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°308 rectifié, mis aux voix par assis et levé, n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°95, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

I. - Alinéas 37 et 41

Remplacer l'année :

2016

par l'année :

2017

II. - Alinéa 42

Après le mot :

bâtiments

rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

dont la date de dépôt de la demande du permis ou de la déclaration préalable pour les travaux visés au même article est postérieure au 1^{er} janvier 2017.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* – Nous allongeons d'un an le délai de mise en œuvre, et levons une ambiguïté concernant le permis de construire visé, qui est celui des travaux de rénovation, et non celui de la construction du bâtiment.

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Le gouvernement n'est pas favorable à ce report. Ne différons pas l'application. Il sera temps de ressaisir la représentation nationale si le dispositif n'était pas prêt au 1^{er} janvier 2016.

L'amendement n°95 n'est pas adopté.

L'article 10, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°96, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le troisième alinéa de l'article L. 123-1-12 du code de l'urbanisme est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette obligation est réduite de 15 % au minimum en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques munis d'un dispositif de recharge adapté, dans des conditions définies par décret. »

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Donnons un coup de pouce à l'autopartage !

Cet amendement prévoit que le nombre de places de stationnement prévu par un plan local d'urbanisme est réduit d'au moins 15 % en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques en autopartage. Cela stimulerait le développement de ce mode de transport collaboratif, alors que les parkings en copropriété sont souvent sous-utilisés. Le promoteur devrait s'associer à un opérateur d'autopartage, ce qui se fait déjà ailleurs.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Avis défavorable. Le contrôle d'une telle obligation à l'instruction du permis de construire est impossible. Nous manquons de précision.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – C'est un dispositif innovant, qui mériterait d'être expérimenté. Incitons les copropriétaires à renoncer à leur véhicule particulier au profit d'un service d'autopartage. Ce serait un système gagnant-gagnant.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Il faudrait préciser le nombre de véhicules...

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Ce serait un pourcentage de places, par rapport au nombre de copropriétaires : 15 pour 100.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Sagesse.

M. Jean-Jacques Filleul. – Nous soutenons cette mesure innovante.

M. Ronan Dantec. – Moi aussi.

L'amendement n°96 est adopté et devient un article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°732, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Afin de garantir un déploiement maîtrisé des infrastructures de recharge de véhicules électriques, des schémas de raccordement aux réseaux électriques des infrastructures de recharge sont élaborés conjointement par le préfet de région et le président du conseil régional en concertation avec les acteurs concernés. Ils tiennent compte des plans de développement des véhicules électriques infrarégionaux et des études d'impact réalisés par les gestionnaires de réseaux de transport et de distribution d'électricité à leur sujet. Ces schémas fixent notamment des objectifs en termes de nombre et de répartition géographique de bornes de recharge de différentes puissances.

Les modalités de concertation et d'élaboration de ces schémas sont définies par décret.

M. Ronan Dantec. – Le développement des bornes électriques va entraîner de lourdes contraintes sur les réseaux. Il faut une approche cohérente, une réelle planification du renforcement des réseaux et du développement des bornes. C'est un amendement de bon sens, dénué de toute idéologie.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Je comprends votre inquiétude : avec 7 millions de bornes on pourrait faire sauter tout le réseau ; nous n'en sommes pas là. Avec les compteurs intelligents, on pourra gérer la demande.

Votre amendement est satisfait : le Réseau de transport d'électricité (RTE) est chargé de la surveillance des réseaux. De plus, nous avons adopté récemment la loi créant un opérateur national chargé du déploiement des bornes de recharge, qui y veillera.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Avis favorable. Le déploiement de 7 millions de bornes électriques suppose de lourds investissements. Si l'on veut motiver les industriels et les particuliers, cet engagement des préfets et des présidents de région est bienvenu. L'échelon régional est adapté, pour plus de proximité. C'est par un travail commun entre l'État, les collectivités territoriales et les Ademe que l'on montera en puissance sur la transition énergétique. Avis favorable donc, même s'il s'agit d'un schéma de planification supplémentaire.

M. Jean-Jacques Filleul. – Nous avons voté une loi sur le déploiement des bornes électriques, qui prévoit déjà tout ce que demande cet amendement.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – L'amendement est redondant.

M. Jean-Claude Requier. – Je suis président d'un syndicat d'énergie ; nous mettons en place un schéma départemental pour installer trente bornes dans le département. Le préfet de région, il n'y connaît rien ! Et le président de région, il est à Toulouse ! L'électricité nous vient du Massif central, pas de Toulouse. Faisons confiance aux syndicats, aux communautés de communes ou aux communes !

M. Ronan Dantec. – La loi sur la transition énergétique prévoit un schéma régional air-climat-énergie, qui sera prescriptif. Il faut mettre en cohérence les textes. La question n'est pas celle de la gestion des pics, mais du renforcement des réseaux. Le coût sera pour ERDF, pas pour RTE. (*M. Jean-Jacques Filleul s'exclame*) Votons cet amendement, quitte à améliorer la cohérence avec la loi existante en CMP.

Mme Évelyne Didier. – Si le problème n'est qu'administratif, faisons confiance aux services de l'État...

L'amendement n°732 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°562 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mme Laborde et M. Requier.

Après l'article 10

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'État crée les conditions d'un marché des transports propres concurrentiel par le développement d'un marché des crédits des véhicules propres.

M. Jean-Claude Requier. – La création d'un marché des crédits des véhicules propres, à l'instar de ce qui est fait en Californie dans le cadre du programme « Véhicule Zéro Émission » (ZEV) inciterait les constructeurs à proposer des véhicules propres à prix acceptable pour le citoyen par le renchérissement des coûts des véhicules les plus polluants. La Californie attend de ce programme 1,5 million de ZEV. Il s'agit d'encourager le développement de la filière hydrogène.

L'amendement n°881 rectifié n'est pas défendu.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Que sont ces crédits ? Avis défavorable, car nous voyons mal comment mettre en place un tel système en France. Le principe est innovant, et sans doute intéressant, mais il n'est pas adapté...

Mme Ségolène Royal, ministre. – Avis défavorable.

L'amendement n°562 rectifié n'est pas adopté.

ARTICLE 11

Mme la présidente. – Amendement n°124, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC.

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les agrocarburants issus de matières premières alimentaires et non alimentaires recourant à un usage en terres agricoles ne peuvent constituer plus de 6 % de cette part d'énergie.

Mme Évelyne Didier. – Le rapport de Louis Nègre étudie précisément les problèmes soulevés par les biocarburants. Afin de limiter l'accaparement des terres agricoles, il convient de limiter le recours à ces agrocarburants.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Cet amendement substitue la notion d'agrocarburant à celle de biocarburant, reconnue au niveau national et européen.

D'autre part, une directive relative au changement d'affectation des sols est en préparation. La Commission européenne entendait initialement limiter la culture destinée à la production de biocarburants à 5 % ; le Conseil européen est finalement parvenu à un accord politique sur le taux de 7 %. Cet amendement est légitime, mais respectons la procédure législative européenne.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis. S'il convient de limiter le développement de biocarburants fabriqués à partir de matières premières alimentaires, ne remettons pas en question les investissements réalisés, car des emplois y sont liés. Le gouvernement a retenu un plafond de 7 %.

Mme Évelyne Didier. – J'avais cru comprendre que le plafond était de 10 %... S'il est à 7 quand je propose 6, je retire mon amendement.

L'amendement n°124 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°364 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

Alinéas 4 à 7

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 661-1-1. – La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe, notamment pour la filière essence et pour la filière gazole, des objectifs annuels d'incorporation de biocarburants ainsi que des objectifs complémentaires de biocarburants avancés incluant les biocarburants issus de résidus et déchets dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports. La liste de ces biocarburants avancés, les mesures permettant de mettre en œuvre ces objectifs et leurs modalités sont fixées par voie réglementaire. »

M. Jean-Claude Requier. – Les biocarburants sont des compléments aux carburants classiques. Seule leur première génération a atteint un stade de production industrielle. Cet amendement fixe des objectifs annuels d'incorporation des biocarburants et biocarburants dits « avancés », qui pourront compléter les biocarburants de première génération et contribuer ainsi à atteindre l'objectif de 10 % en 2020 prévu par la directive européenne.

Il précise en outre que la Programmation pluriannuelle de l'énergie devra fixer des objectifs d'incorporation distincts pour la filière essence, et pour

la filière gazole. Il propose de ne pas restreindre par voie législative la liste des biocarburants avancés sur la base d'objections qui font toujours l'objet de débats au niveau français comme au niveau européen. Encourageons les biocarburants issus de la biomasse, qui vont dans le sens de l'économie circulaire.

L'amendement n°416 rectifié n'est pas défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°21 rectifié *bis*, présenté par MM. Revet, Portelli, Trillard et Houel, Mme Hummel et M. Détraigne.

I. – Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 661-1-1. – La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe, notamment pour la filière essence et pour la filière gazole, des objectifs annuels d'incorporation de biocarburants conventionnels et des objectifs complémentaires d'incorporation de biocarburants avancés incluant les biocarburants issus de résidus et déchets dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports.

II. – Alinéa 6

Après le mot :

liste

Insérer les mots :

des biocarburants conventionnels et

M. Charles Revet. – Les biocarburants issus de déchets et résidus doivent être inclus dans l'objectif complémentaire d'incorporation défini pour les biocarburants avancés. Actuellement, les déchets issus des carcasses animales sont brûlés ; or ils pourraient être utilisés pour fabriquer des biocarburants. C'est ce que fait une usine au Havre.

Mme la présidente. – Amendement n°873 rectifié, présenté par MM. Bizet, Bignon et Calvet, Mme Canayer, MM. Cardoux, César et Commeinhes, Mme Deroche, M. Emorine, Mme Garriaud-Maylam, M. Gremillet, Mme Gruny, M. Karoutchi, Mme Lamure, MM. P. Leroy et Mandelli, Mme Mélot et MM. Milon, Mouiller, Revet et Vial.

I. - Alinéa 4

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 661-1-1. – La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe, notamment pour la filière essence et pour la filière gazole, des objectifs d'incorporation de biocarburants conventionnels et un objectif d'incorporation de biocarburants avancés dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports.

II. - Alinéa 6

Compléter cet alinéa par les mots :

, et incluant les biocarburants issus de résidus et déchets

M. Charles Revet. – Cet amendement va dans le même sens que le précédent.

Mme la présidente. – Amendement n°733, présenté par M. Labbé et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

, visant à se substituer progressivement aux biocarburants de première génération

M. Jean Desessard. – Les techniques mentionnées par M. Revet sont loin d'être au point, et ne seraient peut-être pas rentables. Vu les dégâts causés par les agrocarburants de première génération, entre hausse des prix et changement d'affectation des sols, nous proposons de leur substituer progressivement ceux de deuxième génération.

Mme la présidente. – Amendement n°781, présenté par M. Labbé et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 4

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Cet objectif, établi après la réalisation d'une étude d'évaluation des gisements mobilisables de matières premières, est fixé en cohérence avec les conclusions de cette étude.

M. Jean Desessard. – Les biocarburants avancés sont très peu développés et ne sont pas sans causer une émission de gaz à effet de serre, tant pour la production et le transport des matières premières, que pour la transformation et le transport du produit fini. Nous souhaitons donc que les objectifs ne soient fixés qu'après évaluation approfondie, et preuve de leur éventuel bénéfice environnemental. Ne reproduisons pas l'erreur des biocarburants de première génération, dans lesquels nous nous sommes lancés trop vite.

Mme la présidente. – Amendement n°287 rectifié *bis*, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéas 5 à 7

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les biocarburants, pour être qualifiés d'avancés, doivent être produits à partir de matières premières qui ne compromettent pas la vocation alimentaire d'une terre, et ne comportent pas ou peu de risques de changements indirects dans l'affectation des sols.

« La liste de ces biocarburants, les conditions dans lesquelles ils peuvent être qualifiés de biocarburants avancés, les mesures permettant de mettre en œuvre les objectifs et leurs modalités sont fixées par voie réglementaire. »

M. Jean-Jacques Filleul. – Cet amendement précise la définition de biocarburant avancé pour inclure en particulier les biocarburants liquides et

gazeux issus de la pêche, de l'aquaculture ou de la culture de micro-organismes.

Mme la présidente. – Amendement n°783 rectifié, présenté par M. Labbé et les membres du groupe écologiste.

Alinéas 5 à 7

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les biocarburants, pour être qualifiés d'avancés, doivent être produits à partir de matières premières qui ne compromettent pas la vocation alimentaire d'une terre et ne comportent pas de risque de changement direct ou indirect dans l'affectation des sols.

« La liste de ces biocarburants, les conditions dans lesquelles ils peuvent être qualifiés de biocarburants avancés, les mesures permettant de mettre en œuvre les objectifs et leurs modalités sont fixées par voie réglementaire. »

M. Jean Desessard. – Il convient de préciser les conditions de durabilité des biocarburants avancés, notamment en termes d'affectation des sols et de vocation alimentaire.

Mme la présidente. – Amendement n°38 rectifié, présenté par MM. Lefèvre et Pellevat, Mme Lamure, MM. Milon, Gilles, Calvet, Karoutchi, Doligé, Laufoaulu et Revet, Mmes Gruny et Lopez, MM. B. Fournier, Bignon et Houel, Mme Deseyne, MM. Morisset, Longuet, Bonhomme, Trillard, Chaize, de Nicolaÿ, Mayet, Cardoux et Bouchet, Mme Hummel, MM. Chasseing et Kennel, Mme Debré, MM. Raison, Perrin et Détraigne, Mme Deromedi, M. Savary, Mmes Mélot et Deroche, MM. Gremillet, Laménie et Vogel, Mme Imbert, MM. G. Bailly et D. Robert et Mme Canayer.

Alinéa 6

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Sont inclus les biocarburants produits à partir de résidus et déchets issus de la transformation de matières premières agricoles.

M. Marc Laménie. – Texte même.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Défavorable à l'amendement n°364 rectifié car il substitue ses propres alinéas 4 à 7 à ceux du texte de la commission, contrairement à l'amendement n°873 rectifié, qui ne concerne que l'alinéa 4. J'ai tenu à ce que la définition des biocarburants avancés soit conservée.

Pour la première fois, la nouvelle direction prend en compte l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre des changements d'affectation des sols, ce qui limitera la substitution des cultures et permettra une appréciation globale de l'effet des biocarburants sur le réchauffement climatique. Avis favorable à l'amendement n°21 rectifié *bis*.

Avis défavorable à l'amendement n°733 : les biocarburants de première génération ne disparaîtront pas ; il s'agit de faire en sorte qu'ils ne limitent pas le développement des plus avancés.

L'amendement n°781 est satisfait : la PPE ne fixera pas d'objectifs à l'aveugle. Évitions de rendre la loi trop bavarde. *Idem* pour l'amendement n°287 rectifié *bis*, satisfait par l'alinéa 4.

Avis défavorable également à l'amendement n°783 rectifié, qui reprend la proposition initiale de la Commission européenne, retirée du projet de directive après discussion avec les États membres. L'amendement n°38 rectifié est satisfait.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Avis défavorable à ces amendements.

M. Jean-Claude Requier. – Je me rallie, avec mon panache vert (*Sourires*), à l'amendement n°21 rectifié *bis*.

L'amendement n°364 rectifié est retiré.

L'amendement n°21 rectifié bis est adopté.

L'amendement n°873 rectifié n'a plus d'objet, non plus que les amendements n°s 733, 781, 287 rectifié bis et 783 rectifié.

L'amendement n°38 rectifié est retiré.

L'article 11, modifié, est adopté.

ARTICLE 12

Mme la présidente. – Amendement n°510, présenté par MM. Bosino et Le Scouarnec, Mme Didier, M. Vergès, Mme Assassi, M. Abate, Mme Beaufils, MM. Billout et Bocquet, Mmes Cohen, Cukierman, David et Demessine, MM. Favier et Foucaud, Mme Gonthier-Maurin, M. P. Laurent, Mme Prunaud et M. Watrin.

Alinéa 1

1° Supprimer les mots :

de plus de cinq cents salariés

2° Après le mot :

distribution

insérer les mots :

, de l'équipement et de la construction

M. Jean-Pierre Bosino. – La rédaction de l'article 12 est trop restrictive, notamment au regard des tonnages et des volumes transportés par des secteurs fortement contributeurs comme l'équipement et la construction ; ce dernier secteur représente 21 % des transports par la route. Allons plus loin que le Grenelle.

Mme la présidente. – Amendement n°734, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 1

Remplacer les mots :

cinq cents

par les mots :

deux cent cinquante

M. Jean Desessard. – Cet amendement est de cohérence avec l'alinéa 4 de l'article 14 qui, dans sa version adoptée en commission, établit que les entreprises d'au moins 250 salariés doivent faciliter les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le travail de leurs salariés.

Mme la présidente. – Amendement n°168 rectifié *ter*, présenté par M. Marseille et les membres du groupe UDI-UC.

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À ce titre, le recours à la voie d'eau est à favoriser eu égard à la topographie du territoire concerné.

Mme Chantal Jouanno. – Défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°318 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

Alinéa 1

1° Remplacer les mots :

appartenant au secteur de la grande distribution

par les mots :

du secteur de la distribution

2° Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

À ce titre, le recours à la voie d'eau est à favoriser eu égard à la topographie du territoire concerné.

M. Jean-Claude Requier. – Cet amendement encourage le transport fluvial, outil d'amélioration de la qualité de l'air.

Les amendements n°417 rectifié, 371 rectifié et 376 ne sont pas défendus.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable à l'amendement n°510. Étendre le périmètre prévu par le Grenelle sans se soucier de l'impact qu'aurait une telle mesure sur nos PME, sans prendre en compte la concurrence étrangère ou les risques de la concentration du secteur serait dangereux.

Avis défavorable à l'amendement n°734 : soyons pragmatiques plutôt que de bâtir des plans sur la comète difficiles à appliquer.

Avis défavorable aux amendements n°318 rectifié et 168 rectifié *ter*. Le report modal sur le transport fluvial n'est pas la seule possibilité.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Le seuil peut poser un problème pour les entreprises de taille modeste : sagesse sur l'amendement n°510, sachant qu'étendre le dispositif à la construction nous paraît une bonne idée. Certaines enseignes de distribution sont fractionnées en petites enseignes de moins de 500 salariés mais regroupent au total plusieurs milliers de personnes. C'est pourquoi la question du seuil se pose.

Retrait de l'amendement n°734 au bénéfice de l'amendement n°510. L'amendement n°318 rectifié est satisfait, tout comme l'amendement n°168 rectifié *ter* puisque le transport fluvial est prévu à l'article 9 A.

L'amendement n°510 n'est pas adopté.

M. Jean Desessard. – Le rapporteur se veut « pragmatique », il refuse les plans sur la comète. Nous, écologistes, faisons des plans sur la planète, pas sur la comète ! (*Sourires*)

Pour le covoiturage, la commission a fait passer le seuil de 500 à 250 salariés : pragmatique, efficace ! Ce seuil l'est tout autant dans le cas présent.

Nous sommes tout aussi pragmatiques que vous : les dégâts écologiques, ils sont là ! Nous avons eu le tort de les voir avant tout le monde. Que vous plaidez pour un pragmatisme à la papa, passe encore, mais ne nous faites pas passer pour de doux rêveurs.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Les Verts sont au niveau de l'univers, moi je suis sur le terrain. Le covoiturage se fait à l'intérieur des entreprises, avec des volontaires.

L'amendement n°734 n'est pas adopté.

L'amendement n°318 rectifié est retiré, de même que l'amendement n°168 rectifié ter.

Mme la présidente. – Amendement n°288 rectifié, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Alinéa 1

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Elles veillent à ce que cette obligation ne se traduise pas par des charges supplémentaires pour leurs fournisseurs de biens et denrées.

M. Jean-Jacques Filleul. – Les distributeurs imposent parfois à leurs fournisseurs des schémas logistiques complexes et coûteux.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. N'empêchons pas une mesure de produire ses effets avant même sa mise en œuvre. L'objectif peut être atteint par la performance énergétique accrue des véhicules, la diminution du changement ou même le report modal.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Très favorable à cet amendement judicieux. L'article 12 n'a pas vocation à peser sur les entreprises.

L'amendement n°288 rectifié est adopté.

L'article 12, modifié, est adopté.

L'article 12 bis est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°125, présenté par Mme Didier et les membres du groupe CRC.

Après l'article 12 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le taux d'exposition des salariés aux PM10 est révisé pour le mettre en cohérence avec le niveau d'exposition toléré pour la population, afin d'assurer une protection efficace des salariés contre les risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique.

Mme Évelyne Didier. – Les PM10 sont des particules de moins de dix micromètres en suspension dans l'air. Certains salariés y sont particulièrement exposés, comme ceux des péages d'autoroutes, les chauffeurs de bus et c'est même le cas de tous les citoyens dans certaines vallées. La pollution est particulièrement forte dans les enceintes souterraines ferroviaires, et les salariés sont insuffisamment protégés par la législation. D'où cet amendement.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – C'est un sujet de préoccupation. Plusieurs initiatives sont menées : un plan a été lancé en octobre 2013 par le ministère de la santé, qui prévoit des actions de long terme pour améliorer la qualité de l'air. L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) et l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris) conduiront les travaux utiles. En cas de dépassement des plafonds, les exploitants seront tenus de réaliser les travaux nécessaires et de se doter de plans pluriannuels de réduction de ces PM10.

Les protocoles des mesures d'exposition n'ont toutefois pas été harmonisés. Aligner les taux applicables à l'air libre et dans les espaces souterrains n'apparaît pas judicieux. L'État a pris conscience du problème et se donne les moyens de le résoudre.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Le rapport que j'ai demandé à l'Anses, conjointement avec les ministères de la santé et du travail, sera rendu en avril. L'ajustement des seuils sera fait, le cas échéant, par voie réglementaire. Certaines notions figurant dans l'amendement méritent d'ailleurs d'être précisées pour être pleinement applicables. Nous en informerons préalablement les partenaires sociaux, qui demandent de plus en plus à être consultés sur les questions environnementales, y compris lorsqu'elles débordent le champ des CHSCT. Les syndicats attendent de la transparence sur ces questions. Retrait ?

Mme Évelyne Didier. – Merci de ces explications fournies. J'ai moi-même été alertée par la CFDT. Je retire cet amendement d'appel.

L'amendement n°125 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°900, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 12 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le III de l'article L. 229-12 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Au b, après le mot : « annuelle », il est inséré le mot : « moyenne » ;

2° Au quatrième alinéa, les mots : « au-delà de l'augmentation annuelle de 18 % » sont supprimés.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Amendement de cohérence.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis favorable.

L'amendement n°900 est adopté et devient un article additionnel.

M. Jean Desessard. – À la fin de l'année aura lieu une conférence mondiale sur le climat, organisée en France. On ne peut nous reprocher de nous placer au niveau de la planète. On fait mine de séparer idéologie et pragmatisme. Nous revendiquons les deux. L'idéologie est indispensable car les choses changent. Or le pragmatisme se coule dans les pensées existantes. Il faut une pensée globale de la planète, de ses problèmes, pour tenter de les résoudre.

M. Gérard Longuet. – Parmi les biens éphémères, il y a le temps. Évitions de le gaspiller, nous ferons œuvre utile. (*Sourires*)

M. Jean Desessard. – Si on ne peut plus faire de politique...

M. Gérard Longuet. – Il y a un temps pour tout !

L'article 12 ter est adopté.

La séance est suspendue à 19 h 30.

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET,
VICE-PRÉSIDENT

La séance reprend à 21 h 30.

ARTICLE 13

L'amendement n°1 rectifié bis n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°97, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

I. - Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

II. - Alinéa 10

Après les mots :

catégories de véhicules

insérer les mots :

, y compris de transport collectif de personnes,

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Cette précision fait obstacle aux pratiques de transporteurs peu scrupuleux qui utiliseraient des véhicules particulièrement polluants.

L'amendement n°97, accepté par le gouvernement, est adopté.

L'amendement n°19 rectifié n'est pas défendu, non plus que l'amendement n°5 rectifié.

L'article 13, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°319, présenté par Mme Archimbaud et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article 1011 bis du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au deuxième alinéa du II, après le mot : « carbone », sont insérés les mots : « , le nombre de grammes d'oxydes d'azote et le nombre de particules fines » ;

2° Au premier alinéa du III, après le mot : « taxe », sont insérés les mots : « , pour sa part relative au dioxyde de carbone, » ;

3° Après le III, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Le tarif de la taxe est obtenu par l'application au tarif pour la part relative au dioxyde de carbone, définie au III, d'une modulation, définie au présent paragraphe, dépendant des caractéristiques d'émission du véhicule. Si un véhicule relève de plusieurs catégories, c'est la catégorie la plus favorable au redevable de la taxe qui est retenue :

« 1° Si le véhicule respecte la norme euro 6, qu'il émet moins de 55 mg/km d'oxydes d'azote et moins de 5×10^{11} particules fines par kilomètre, alors le tarif défini au III est minoré de 5 % ;

« 2° Si le véhicule respecte la norme euro 6 et qu'il émet moins de 6×10^{11} particules fines par kilomètre, alors le tarif défini au III est appliqué sans modification ;

« 3° Si le véhicule respecte la norme euro 6, alors le tarif défini au III est majoré de 5 % ;

« 4° Si le véhicule respecte la norme euro 5, alors le tarif défini au III est majoré de 10 % ;

« 5° Si le véhicule respecte la norme euro 4, alors le tarif défini au III est majoré de 15 % ;

« 6° Si le véhicule respecte la norme euro 3, alors le tarif défini au III est majoré de 20 % ;

« 7° Si le véhicule respecte la norme euro 2, alors le tarif défini au III est majoré de 25 % ;

« 8° Si le véhicule respecte la norme euro 1, alors le tarif défini au III est majoré de 30 % ;

« 9° Dans tous les autres cas, le tarif défini au III est majoré de 35 % . »

M. Jean Desessard. – Pour des raisons sanitaires, il faut intégrer dans le *malus* automobile les émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines.

Cette mesure, complémentaire de l'aide à l'acquisition de véhicules propres prévue à l'article 13, éviterait que ne se reproduise l'erreur de 1998 ; la pastille verte avait en effet entraîné le renouvellement du parc sans pour autant régler le problème des particules fines.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Il faut effectivement prendre ce problème de santé publique à bras-le-corps. Mais la fiscalité ne le règlera pas. Le décret du 31 décembre 2014 exclut les véhicules thermiques du *bonus* écologique. Mieux vaut inciter les particuliers à s'équiper d'un véhicule propre que de renforcer le *malus*. Avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis.

L'amendement n°319 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°815, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au 1° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales, les mots : « de certaines voies » sont remplacés par les mots : « de tout ou partie des voies ».

M. Jean Desessard. – L'article L. 2213-2 du CGCT autorise le maire, titulaire de pouvoir de police de la circulation, à interdire par arrêté motivé à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules. L'amendement élargit cette possibilité à l'ensemble des voies de la commune.

M. le président. – Amendement n°289 rectifié, présenté par M. Madec et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À compter du 1^{er} juillet 2015 et jusqu'au 1^{er} janvier 2017, le maire d'une commune située dans une zone pour laquelle un plan de protection de l'atmosphère a été adopté, en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, peut, par

arrêté motivé, étendre à l'ensemble des voies de la commune l'interdiction d'accès à certaines heures prise sur le fondement du 1° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales à l'encontre des véhicules qui contribuent significativement à la pollution atmosphérique. Cet arrêté fixe la liste des véhicules concernés et celle des véhicules bénéficiant d'une dérogation à cette interdiction d'accès.

M. Jean-Jacques Filleul. – En attendant l'application de l'article 13 et les zones de circulation restreinte, nous prévoyons un dispositif transitoire, qui ne s'appliquerait qu'à certaines heures et dans les zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable à l'amendement n°815 qui crée de la complexité juridique. En revanche, avis favorable à l'amendement n°289 rectifié car il institue un dispositif transitoire.

Mme Ségolène Royal, ministre. – J'invite M. Desessard à se rallier à l'amendement n°289 rectifié : une telle mesure doit, juridiquement, être limitée dans le temps.

M. Jean Desessard. – D'accord.

L'amendement n°815 est retiré.

L'amendement n°289 rectifié est adopté et devient un article additionnel.

M. le président. – Amendement n°320, présenté par Mme Archimbaud et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Avant la fin de l'année 2015, le Gouvernement remet au Parlement un rapport proposant une méthode précise pour la mise en place d'une expertise technique indépendante relative à la mesure des émissions de polluants par les véhicules automobiles.

M. Jean Desessard. – La définition des normes et des méthodes de mesure peut aussi bien concourir à révéler la pollution qu'à la dissimuler. Les cycles de conduite qui servent de référence aux tests d'émissions polluantes ne sont pas représentatifs des conditions réelles de circulation, les particules fines réformées quelques mètres derrière le véhicule ne sont pas prises en compte par les tests, la discrimination entre les différentes tailles de particules fines est sujette à caution...

Vous l'aurez compris, nous voulons des tests fiables.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Retrait. Cependant, le gouvernement travaille-t-il sur le sujet ? Est-il prêt à accompagner la commission du développement durable, après les résultats probants de la table ronde

qu'elle a organisée sur le Diesel ? Toutes les parties prenantes seront entendues...

Mme Ségolène Royal, ministre. – Il est toujours utile de s'interroger sur l'indépendance de l'expertise ; en l'espèce, il s'agit des organes chargés de mesurer la pollution des véhicules. La réglementation impose déjà des normes garantissant leur indépendance. En novembre 2014, à la demande du ministère de l'écologie, l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC) a fait l'objet d'une investigation dont les conclusions ont démontré l'absence de conflit d'intérêts et le respect des normes définies au niveau communautaire, voire international. Je m'engage à vous les transmettre et, naturellement, à discuter avec votre commission sur les protocoles de mesure.

M. Jean Desessard. – Merci pour cet engagement et celui du rapporteur à élaborer une analyse fine de la pollution émise par les particules... fines. (*Sourires*)

L'amendement n°320 est retiré.

ARTICLE 13 BIS

M. le président. – Amendement n°256, présenté par M. Husson, au nom de la commission des finances.

Supprimer cet article.

M. Gérard Longuet, au nom de la commission des finances. – La commission des finances propose de supprimer cet article qui crée, de manière prématurée, une indemnité kilométrique « vélo », sur le modèle de l'indemnité kilométrique carburant. Le coût d'une telle mesure serait loin d'être anecdotique : le plan d'actions du 5 mars 2014 pour les mobilités actives l'avait estimé à 110 millions d'euros.

L'idée est bonne, la voie cyclable est dégagée, mais nous manquons de données fiables. Comme en vélo, il faut savoir quelle distance parcourir avant de se lancer en selle.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Cela coûte toujours trop cher.... Nous voulons encourager le développement et la diversification des mobilités douces. Les Pays-Bas ont créé une indemnité kilométrique dès 1995, à 19 centimes ; la Belgique, 21 centimes ; la Grande-Bretagne a imaginé un système d'achat et d'entretien de vélos à coût réduit. Les résultats de l'expérimentation menée en 2014, selon un tout récent rapport de l'Ademe, sont très prometteurs et les dix-huit entreprises volontaires n'ont pas constaté d'abus.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Ce dispositif, s'il est intéressant, a un impact fiscal. La feuille de route de la Conférence environnementale a prévu un tel dispositif, mais il vaut mieux attendre la loi de finances. Avis favorable à l'idée, favorable à l'amendement...

L'amendement n°256 n'est pas adopté.

L'article 13 bis est adopté.

ARTICLE 13 TER

M. le président. – Amendement n°735, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Rédiger ainsi cet article :

La sous-section 1 de la section 1 du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Au 9° de l'article L. 1214-2, les mots : « des entreprises et » sont supprimés ;

2° Il est ajouté un article L. 1214-8-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-8-2. – I. – Dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains, toute entreprise regroupant au moins cent travailleurs sur un même site au 1^{er} janvier 2018 élabore un plan de mobilité pour améliorer la mobilité de son personnel et encourager l'utilisation des transports en commun et le recours au covoiturage. Le plan de mobilité est communiqué à l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains.

« II. – Le plan de mobilité définit une stratégie de long terme pour contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et à faire évoluer les comportements du personnel de l'entreprise. Les mesures ont pour objectif de diminuer l'usage individuel de la voiture, d'encourager un report modal vers le vélo et la marche et vers les transports collectifs routiers et ferroviaires, et d'inciter au covoiturage et à l'autopartage, tout en augmentant l'efficacité des modes de déplacements et des livraisons de marchandises.

« Le plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement, un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.

« Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'autopartage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.

« III. – L'entreprise qui ne respecte pas l'obligation définie au I du présent article fait l'objet d'un avertissement de l'autorité organisatrice du plan de déplacements urbains et ne peut bénéficier du soutien technique et financier de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. L'entreprise qui ne satisfait pas à l'obligation définie au I au 1^{er} janvier 2019 ne peut soumissionner aux marchés publics.

« IV. – Les entreprises procèdent, avant le 31 décembre 2020, à l'évaluation de leurs plans de mobilité au regard des objectifs fixés par la loi n° du relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

« V. – Les entreprises employant plus de cent travailleurs situées sur un même site regroupant plus de deux cent cinquante salariés peuvent mettre en place un plan de mobilité inter-entreprises au lieu du plan de mobilité d'entreprise prévu au I du présent article. Le plan de mobilité inter-entreprises vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité d'entreprise.

« VI. – Les entreprises de moins de cent travailleurs situées sur un même site regroupant plus de deux cent cinquante salariés peuvent mettre en place un plan de mobilité inter-entreprises. Ce plan vise les mêmes objectifs que le plan de mobilité d'entreprise. »

M. Jean Desessard. – Cet amendement rétablit l'obligation pour les entreprises de plus de 100 salariés situées dans le périmètre d'un plan de déplacement urbain (PDU) d'élaborer un plan de mobilité.

Des études d'août 2014 confirment que les plans de mobilité font baisser le niveau de pollution. L'expérience et l'expertise de l'Ademe garantissent désormais la réussite des plans de mobilité.

M. le président. – Amendement n°98, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

Après l'alinéa 6

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le plan de mobilité est transmis à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* – Les autorités organisatrices de la mobilité doivent disposer des plans de mobilité pour adapter, le cas échéant, l'offre des services qu'elles organisent.

Avis défavorable à l'amendement n°735 : gardons un équilibre entre contrainte et incitation. Et restons dans la logique de simplification pour nos PME. La sanction prévue dans l'amendement pour les entreprises réfractaires est disproportionnée.

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Retrait de l'amendement n°735. Le gouvernement préfère une logique d'encouragement plutôt que d'obligation. Quoi qu'il en soit, ces plans de mobilité sont dans l'intérêt même des entreprises, ils accroissent le bien-être des salariés. Avis favorable à l'amendement n°98. Mieux vaut faire les choses par plaisir que sous contrainte !

M. Jean Desessard. – D'accord sur la formule. (*Sourires*) Mais je maintiens l'amendement.

L'amendement n°735 n'est pas adopté.

L'amendement n°98 est adopté.

L'article 13 ter, modifié, est adopté.

ARTICLE 14

M. le président. – Amendement n°901 rectifié *bis*, présenté par le Gouvernement.

Alinéas 1 à 5

Remplacer ces alinéas par dix alinéas ainsi rédigés :

I. – Le titre III du livre II de la première partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Son intitulé est ainsi rédigé : « Les services privés de transport » ;

2° L'article L. 1231-15 est ainsi modifié :

a) Après la première phrase, sont insérées deux phrases ainsi rédigées :

« Les entreprises d'au moins 250 salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le travail de leurs salariés et de leurs agents. Les autorités mentionnées à l'article L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter cette pratique. » ;

b) À la deuxième phrase, les mots : « facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage » sont remplacés par les mots : « de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers » ;

3° Il est ajouté un chapitre II ainsi rédigé :

« Chapitre II

« Covoiturage

« Art. L. 3132-1. – Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur à titre non onéreux, excepté le partage des frais, et un ou plusieurs passagers, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'est pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 du présent code. »

Mme Ségolène Royal, ministre. – Je propose une nouvelle définition du covoiturage qui évite toute interprétation restrictive et une imposition par les services fiscaux. J'ai en outre supprimé le décret : on est toujours tenté de tout réglementer, y compris l'échange de services. Les jeunes, même si ça ne fait pas plaisir à la SNCF - mais il existe des partenariats intelligents - ont besoin de ces formules simples. Il faut encourager les organisations citoyennes collaboratives.

M. le président. – Amendement n°846, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 5

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

...° La deuxième phrase est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :

« En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités mentionnées à l'article

L. 1231-1, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent créer un service public du covoiturage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L. 1421-1. » ;

M. Jean Desessard. – Cet amendement facilitera l'émergence du covoiturage de proximité en améliorant l'environnement juridique pour les collectivités volontaires et novatrices.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – L'amendement du gouvernement, tel qu'il vient d'être rectifié, est acceptable. À titre personnel, favorable. Peut-être faudra-t-il reprendre la définition du covoiturage en CMP...

Avis défavorable à l'amendement n°846. Qu'est-ce qu'un « service public du covoiturage » ?

Mme Ségolène Royal, ministre. – Les collectivités territoriales pourront organiser des plateformes de covoiturage, vous avez satisfaction. Évitions de trop rigidifier. Retrait de l'amendement n°846.

M. Jean Desessard. – Le covoiturage s'organise. On peut penser que les pouvoirs publics s'y investissent avec la création de plateformes. Toutefois, je me rallie à l'amendement n°901 rectifié *bis*.

L'amendement n°846 est retiré.

L'amendement n°901 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°892 rectifié, présenté par MM. Dilain et Roger.

I. – Alinéa 13

Rédiger ainsi cet alinéa :

« La servitude en tréfonds ne peut être établie qu'à partir de quinze mètres en dessous du point le plus bas du terrain naturel, sous réserve du caractère supportable de la gêne occasionnée.

II. – Alinéa 17, dernière phrase

Après le mot :

supporte

insérer les mots :

seul la charge et

III. – Alinéa 18, première phrase

Remplacer le mot :

dix

par le mot :

cinq

M. Claude Dilain. – Cet amendement touche à un problème compliqué, la servitude en tréfonds, afin de faciliter la réalisation de tunnels pour le transport public, notamment ferroviaire.

Il convient de remplacer la référence au « bien inutilisable dans les conditions normales » par la référence au « caractère supportable de la gêne occasionnée », expression qui figure dans une décision du 13 décembre 1985 du Conseil constitutionnel.

Précisons aussi que le bénéficiaire de la servitude « supporte seul la charge et le coût » des formalités de l'indemnisation de la servitude en tréfonds, soit aussi les frais de procédure.

Enfin, nous proposons de réduire à cinq ans au lieu de dix le délai pendant lequel le propriétaire peut demander l'acquisition de son bien.

L'amendement n°611 n'est pas défendu.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Notre version de l'article protège mieux le droit de propriété. Vu la longueur des travaux, cinq ans, c'est trop court. En outre, l'expression « sous réserve du caractère supportable de la gêne occasionnée » est bien floue. Notre rédaction reprend les termes du code de l'expropriation. Enfin, nous ne comprenons pas bien la distinction entre la charge et le coût. Avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Avis favorable car l'amendement renforce la sécurité juridique de la servitude en tréfonds. Le délai de cinq ans est raisonnable.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Cinq ans, c'est court pour des travaux d'une telle ampleur.

M. Claude Dilain. – Le coût des procédures donne lieu à des contentieux, il faut régler le problème. Pour la formulation qui gêne le rapporteur, je me suis reporté à une décision du Conseil constitutionnel de décembre 1985. Je suis prêt à rectifier cet amendement pour revenir à une durée de dix ans en supprimant le III. Cet amendement est attendu...

M. Gérard Longuet. – Pour le Grand Paris !

M. Claude Dilain. – ... par les habitants d'Île-de-France ; la réalisation du Grand Paris Express en sera facilité.

M. le président. – Ce sera l'amendement n°892 rectifié bis.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Nous préférons l'expression du code de l'expropriation à celle du Conseil constitutionnel. Avis défavorable toujours.

M. Alain Richard. – C'est la juridiction suprême, tout de même.

M. Jean-Jacques Filleul. – Les Ligériens connaissent bien ces questions. Suivant Mme la ministre, le groupe socialiste votera l'amendement.

L'amendement n°892 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Amendement n°99, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 18, première phrase

Après le mot :

propriété

insérer les mots :

ou de ses droits

L'amendement rédactionnel n°99, accepté par le Gouvernement, est adopté.

L'article 14, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°15 rectifié ter, présenté par MM. Vial, Milon, Calvet, Carle et Longuet, Mme Troendlé, MM. Legendre, Lefèvre et Laménié, Mme Deromedi, MM. Saugey, Vogel et Bizet, Mme Lamure, MM. B. Fournier, Gremillet et Morisset, Mmes Morhet-Richaud, Mélot et Cayeux, MM. P. Leroy, de Nicolaÿ, Mouiller et Portelli et Mme Canayer.

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les sociétés autoroutières, lors de la création ou de la modification d'un échangeur autoroutier, ont l'obligation de créer ou d'améliorer les aires ou équipements de covoiturage avec une capacité correspondant aux besoins. Le financement de ces opérations est entièrement à la charge des sociétés autoroutières.

En cas d'impossibilité ou d'inadaptation technique de la réalisation d'une aire ou d'un équipement de covoiturage dans l'emprise gérée par le concessionnaire autoroutier, la réalisation d'un tel aménagement ou équipement se fait sous la forme d'une participation de la société concessionnaire à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique définie avec les collectivités territorialement concernées.

M. Gérard Longuet. – Je suis cosignataire de cet amendement sur le covoiturage. En Lorraine, les covoitureurs se rassemblent sur une aire d'autoroute auprès d'un péage. D'où cet amendement nourri de l'expérience : que les sociétés d'autoroute crée des aires de covoiturage.

M. Ladislas Poniatowski. – Et on sait qu'elles ont un peu d'argent...

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. J'ai moi-même proposé la création de telles aires à l'article 14. Mais il n'est pas bon d'imposer une norme uniforme sur tout le territoire. Et le statut juridique des concessions autoroutières nous contraint.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Sagesse.

M. Alain Richard. – Mieux vaut adopter cet amendement pour l'améliorer au cours de la navette...

M. Jean Desessard. – ... et le faire entrer en covoiturage.

M. Jean-Claude Requier. – Je connais un parking où se retrouvent les covoitureurs, mais il est situé de telle sorte qu'on ne peut le quitter qu'en empruntant l'autoroute - ou qu'en faisant demi-tour en coupant les voies...

L'amendement n°15 rectifié ter est adopté et devient un article additionnel.

L'article 14 bis est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°888 rectifié bis, présenté par MM. Cornano, Antiste, J. Gillot, Desplan, Patient et Mohamed Soilihi et Mme Claireaux.

Après l'article 14 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les départements d'outre-mer, les régions sont chefs de file pour organiser, après avis du représentant de l'État et des établissements publics de coopération intercommunale concernés, les services de transport de personnes et de marchandises autres que les transports communaux et pour prendre des mesures en vue d'assurer de tels services au regard de l'obligation de continuité territoriale, en particulier les dessertes inter-îles et le report inter-modal.

M. Jacques Cornano. – Nous souhaitons autoriser les régions dans les DOM à mettre en place, en lien avec les EPCI concernés, un schéma des transports qui prenne en compte le caractère insulaire de tout ou partie du territoire.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – La répartition des compétences entre collectivités territoriales ne relève pas de ce texte. Un article, issu d'un amendement de Mme Herviaux dans la loi NOTRe vous donne satisfaction. Avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis.

L'amendement n°888 rectifié bis n'est pas adopté.

ARTICLE 14 TER

M. le président. – Amendement n°392 rectifié, présenté par MM. Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol et Fortassin, Mmes Laborde et Malherbe et MM. Mézard et Requier.

Alinéa 3

Remplacer les mots :

peut être complété par des plans de mobilité rurale
par les mot :

est obligatoirement complété par des plans de mobilité rurale et hyper-rurale

M. Jean-Claude Requier. – Cet amendement inspiré par les travaux d'Alain Bertrand rend obligatoire l'élaboration des plans de mobilité rurale dans le cadre des schémas régionaux de l'intermodalité, et y incorpore un volet spécifique pour les territoires hyper-ruraux.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Nous avons déjà beaucoup de schémas. Où est en droit l'hyper-ruralité par rapport à la ruralité ?

L'amendement n°392 rectifié est retiré.

L'amendement n°393 rectifié est retiré.

L'amendement n°436 n'est pas défendu.

L'article 14 ter est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°658 rectifié bis, présenté par Mme Jouanno et MM. Guerriau, Détraigne et Tandonnet.

Après l'article 14 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre III du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1213-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1213-3-... – Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de développement des aires de covoiturage et de zones de stationnement dédiées aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur. »

Mme Chantal Jouanno. – L'objectif est que le schéma intègre bien le covoiturage et l'autopartage. Je suis prête à le retirer...

M. le président. – Amendement n°659 rectifié bis, présenté par Mme Jouanno et MM. Guerriau, Détraigne et Tandonnet.

Après l'article 14 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

La section 2 du chapitre III du titre I^{er} du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1213-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1213-3-... – Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de développement des plateformes logistiques aux abords des agglomérations. »

Mme Chantal Jouanno. – Il s'agit cette fois de développer des plateformes logistiques.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Je préférerais un retrait ; à défaut, avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Le schéma régional de l'intermodalité peut déjà aborder ces sujets. Retrait ?

Les amendements n^{os} 658 rectifié bis et 659 rectifié bis sont retirés.

M. le président. – Amendement n°897, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 14 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 1214-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-1. – Le plan de déplacements urbains et le plan global de déplacement déterminent les principes régissant l'organisation des transports des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement dans le périmètre de transports urbains défini par la section 2 du chapitre unique du titre III du présent livre. » ;

2° Après l'article L. 1214-2, il est inséré un article L. 1214-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 1214-2-... – La portée du plan global de déplacement, sa procédure d'élaboration et les modalités selon lesquelles le plan local d'urbanisme mentionné au chapitre III du titre II du livre I du code de l'urbanisme peut également tenir lieu de plan global de déplacement sont définies par voie réglementaire. » ;

3° L'article L. 1214-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les autorités organisatrices de la mobilité non soumises à l'obligation prévue au premier alinéa peuvent établir un plan de déplacements urbains ou un plan global de déplacement. » ;

4° L'intitulé du chapitre IV du titre I^{er} du livre II de la première partie est ainsi rédigé : « Les documents de planification de la mobilité ».

Mme Ségolène Royal, ministre. – Cet amendement prévoit la création d'un nouveau plan de déplacement complémentaire aux plans de déplacement urbains (PDU) établis pour les périmètres de transports urbains inclus ou recoupant les agglomérations de plus de 100 000 habitants. La définition et la nature de ses exigences seront définies par voie réglementaire.

Sur la soixantaine d'agglomérations entre 50 000 et 100 000 habitants, une trentaine s'est d'ores et déjà dotée volontairement d'un PDU. Un peu moins d'une vingtaine ont engagé une démarche *ad hoc* inspirée des PDU.

Il s'agit de prendre acte des bonnes pratiques des territoires, de donner de la cohérence à des documents aujourd'hui disparates et de tenir compte de la montée en puissance des PDU.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Un

nouveau schéma compliquerait les choses. Les PDU ont fait leurs preuves. Le PGD serait un PDU *light* ou *low cost*. Et pis, encore un décret...

Mme Ségolène Royal, ministre. – Vous m'avez convaincue.

L'amendement n°897 est retiré.

ARTICLE 14 QUATER

M. le président. – Amendement n°375 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

Supprimer cet article.

M. Jean-Claude Requier. – Un rapport sur l'opportunité d'une voie réservée aux transports en commun, taxis, autopartage et covoiturage ? Étudier la circulation sur la bande d'arrêt d'urgence ? Peut-on éviter de multiplier les rapports aux contours aussi flous ?

M. le président. – Amendement identique n°474 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno et les membres du groupe UDI-UC.

M. Michel Canevet. – Défendu.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Un retour sur les expérimentations menées par les territoires sera utile. Les autorités organisatrices de transport l'attendent et, pour une fois depuis quinze ans, on entre dans le vif du sujet !

Je ne doute pas un instant que le gouvernement appliquera la loi votée par le Parlement et nous remettra ce rapport. Je sais pouvoir compter sur le soutien de M. Filleul.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Avis défavorable.

M. Gérard Longuet. – En l'occurrence, ce rapport ne se substituera pas à l'action. Cette loi, peu normative, relève surtout de l'orientation. Les rapports peuvent être utiles : je consulte tous ceux de la sécurité routière et j'en tire beaucoup d'enseignements sur l'origine des accidents. L'idée en l'espèce est de se créer en quelque sorte un corps de doctrine, ce n'est pas un mauvais investissement.

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. – Le président Larcher nous a invités à exercer pleinement notre mission de contrôle. Nous serons vigilants sur la remise et le contenu des rapports. Nous avons modifié la rédaction de l'article après la table ronde organisée à Bordeaux pour la journée du Sénat hors les murs.

M. Jean-Claude Requier. – Si le rapport tire les conséquences d'expérimentations, c'est différent.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Si le gouvernement fait

défaut, c'est la faute du Parlement qui ne contrôle pas suffisamment l'application des lois.

C'est la première fois qu'un ministre nous assure de pouvoir suivre l'élaboration des décrets : non pour les écrire, mais pour veiller à ce que l'intention du législateur soit respectée.

M. Michel Canevet. – Ne mélangeons pas tout.

Les amendements identiques n°375 rectifié et 474 rectifié bis ne sont pas adoptés.

L'article 14 quater est adopté.

ARTICLE 14 QUINQUIES

M. le président. – Amendement n°475 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno et les membres du groupe UDI-UC.

Supprimer cet article.

Mme Chantal Jouanno. – Défendu.

M. le président. – Amendement n°349, présenté par Mme Archimbaud et les membres du groupe écologiste.

Compléter cet article par une phrase ainsi rédigée :

En particulier, la fiabilité de la méthode retenue pour la mesure de ces émissions de particules fines primaires et secondaires fera l'objet d'une analyse attentive.

M. Jean Desessard. – Les méthodes de mesure de la pollution automobile sont aujourd'hui sujettes à de nombreuses incertitudes. Mme la ministre nous a promis le rapport de ses services sur l'Utac. Celui qui est prévu par le présent article doit tenir compte des incertitudes autour du protocole de mesure.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable.* – Avis défavorable à l'amendement n°475 rectifié *bis* : il est urgent de faire le point sur les émissions de particules fines dans les transports. Dans un an, nous débattons en séance publique du rapport demandé à cet article.

Avis favorable à l'amendement n°349 : la table ronde sur le Diesel a révélé que les cycles normalisés ne correspondent pas, et c'est un euphémisme, à la réalité. Aux États-Unis, un constructeur a même été condamné, tant l'écart était grand ! Mieux vaut jouer la transparence - quand bien même je ne donnerais pas la lune à M. Desessard s'il me la demandait !

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Avis défavorable à l'amendement n°475 rectifié *bis*.

Retrait de l'amendement n°349 : les mesures utilisent des méthodes adoptées au niveau européen et qui sont représentatives des émissions réelles.

L'amendement n°475 rectifié bis n'est pas adopté.

L'amendement n°349 n'est pas adopté.

L'article 14 quinquies est adopté.

Les articles 15 et 16 sont successivement adoptés.

ARTICLE 16 BIS

M. Gérard Longuet. – Cet article nous replonge en 1926 quand le président Poincaré, revenu à Matignon après la crise du franc, fit adopter une législation sur le pétrole dans notre beau pays afin de doter la France de raffineries et d'une flotte pétrolière.

La difficulté posée par cet article consiste en ceci : le devoir national inventé par Poincaré, utile en cas de crise, ne s'appliquerait pas aux petits pétroliers, ceux de 5 à 20 000 tonnes, qui transportent les produits raffinés. Or ce sont eux qui accèdent à tous les ports, non les pétroliers lourds, de plus de 50 000 tonnes. J'espère que le gouvernement veillera à écarter ce risque par voie réglementaire.

Cette intervention, qui me ramène aux temps où j'ai débuté ma carrière à la Direction des carburants, me donne l'occasion de rendre hommage à André Giraud.

Mme Ségolène Royal, *ministre.* – Nous y travaillons et vous tiendrons informé.

M. Gérard Longuet. – Merci.

L'article 16 bis est adopté.

L'article 16 ter est adopté.

ARTICLE 16 QUATER

L'amendement n°127 rectifié quater n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°823 rectifié *bis*, présenté par M. Labbé et les membres du groupe écologiste.

I. - Alinéas 2 à 4

Après les mots :

non motorisés

supprimer la fin de ces alinéas.

II. - Après l'alinéa 2

Insérer trois alinéas ainsi rédigés :

...° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation, et sauf cas d'accostage à la suite d'un péril imminent, le cheminement des publics emprunte une voie alternative lorsque la circulation met objectivement en péril la biodiversité du secteur, selon des critères définis par décret ;

...° Au troisième alinéa, après les mots : « des riverains visés au deuxième alinéa », sont insérés les mots : « ou des collectivités » ;

M. Jean Desessard. – Merci au rapporteur qui a bien compris le sens de mon amendement précédent. En effet, il faut prendre le temps de l'analyse.

À l'origine, la servitude dite de marchepied avait pour unique objet de légaliser des accès occasionnels aux rives pour tout navigant se retrouvant en situation

de détresse. Elle ne fait donc l'objet d'aucun aménagement artificiel. Par une disposition complémentaire, la loi du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques a étendu aux piétons le bénéfice de cette servitude, détournant de sa vocation d'origine l'accès aux berges des cours d'eau.

Dans les faits, cette loi peine à s'appliquer et présente des effets indésirables pour la préservation des espaces naturels, notamment la biodiversité.

L'amendement exonère les collectivités en cas d'accident.

M. le président. – Amendement n°100, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

1° Au deuxième alinéa, les mots : « , des pêcheurs et des piétons » sont remplacés par les mots et une phrase ainsi rédigée : « et des pêcheurs. Les piétons, les publics non motorisés et les véhicules d'entretien et de services peuvent user de l'emprise de la servitude de marchepied lorsque celle-ci figure sur des itinéraires inscrits au plan défini à l'article L. 361-1 du code de l'environnement » ;

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Un juste équilibre doit être trouvé entre propriétaires riverains et promeneurs. Le département est désigné comme collectivité territoriale responsable, chargé d'éventuels aménagements.

L'amendement n°823 rectifié *bis* obéit à une logique différente. La question des responsabilités ressurgira au premier accident : récemment, deux enfants sont morts sur une rive mal stabilisée. Par défaut, le maire sera tenu pour responsable - je vous renvoie à l'arrêt de 1964 *Ville de Carcassonne* du Conseil d'État.

Le département, lui, n'est pas prisonnier des crispations du terrain. Les maires ne doivent pas être les victimes de l'ouverture des rives aux promeneurs.

Mon amendement n'autorise le passage des piétons, des publics non motorisés et des véhicules de services que sur l'emprise des seules servitudes de marchepied qui auront été préalablement identifiées par le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée. Les difficultés ne se posent en fait que sur quelques dizaines de kilomètres, sur un total de 36 000 kilomètres de rives de cours d'eau domaniaux.

L'amendement n°109 n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement n°101, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

Après l'alinéa 2

Insérer cinq alinéas ainsi rédigés :

...° Après le deuxième alinéa, sont insérés quatre alinéas ainsi rédigés :

« Par dérogation, et sauf en cas d'accostage lié à un péril imminent, les publics visés au deuxième alinéa empruntent une voie alternative dans les trois cas suivants :

« 1° Lorsque la protection de la biodiversité le justifie, selon des critères définis par décret ;

« 2° Lorsqu'il existe déjà, à proximité immédiate, une voie de circulation touristique dédiée au public ;

« 3° Lorsque l'emprise de la servitude est constituée d'un espace naturellement impraticable ou présente un danger pour la sécurité des personnes. » ;

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Cet amendement encadre l'usage par le public de la servitude de marchepied de trois principes : le respect des zones de biodiversité, l'utilisation prioritaire des voies de contournement situées à proximité immédiate et la nécessité d'assurer la sécurité publique en cas d'obstacle naturel évident.

L'amendement n°110 n'est pas défendu.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Le débat a été long à l'Assemblée nationale... Le rapporteur a raison de préciser les choses, notamment en ce qui concerne les véhicules motorisés. Avis favorable aux amendements n°100 et 101. L'amendement n°823 rectifié *bis* pourrait être retiré.

M. Jean Desessard. – Je me réjouis que le rapporteur s'intéresse aux 36 000 kilomètres de rives !

L'amendement n°823 rectifié bis est retiré.

Les amendements n°100 et 101 sont adoptés.

L'article 16 quater, modifié, est adopté.

L'article 16 quinquies est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°290 rectifié, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'article 16 *quinquies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – La section 1 du chapitre VIII du titre Ier du code de la voirie routière est complétée par un article L. 118-5-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 118-5-1. – Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons et des cyclistes en établissant une meilleure covisibilité entre les véhicules situés sur la chaussée et les piétons, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé, sur la chaussée, cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles, cyclomoteurs, motocyclettes ou tricycles. »

II. – Le présent article s'applique à l'occasion de la réalisation de travaux de réaménagement, de réhabilitation et de réfection des voies ouvertes à la circulation publique et, au plus tard, dans un délai de dix ans à compter de la promulgation de la présente loi.

M. Jean-Jacques Filleul. – À la suite du plan d'action pour les mobilités actives et des mesures en faveur de la sécurité routière que vient d'annoncer le ministre de l'intérieur, cet amendement interdit les emplacements de stationnement cinq mètres en amont des passages piétons, à moins que ces emplacements ne soient réservés aux véhicules à deux ou trois roues. Les gestionnaires devront aménager les voies dans un délai de dix ans.

M. le président. – Amendement identique n°813, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

M. Jean Desessard. – Le Plan d'actions pour les mobilités actives (Pama) est à l'origine de plusieurs évolutions législatives et réglementaires qui favorisent l'usage du vélo et de la marche auxquels la commission du développement durable s'intéresse désormais, et je m'en réjouis.

Pour améliorer la visibilité réciproque des usagers de la route, cet amendement prévoit que les emplacements de stationnement soient interdits cinq mètres en amont des passages piétons, à moins que ces emplacements ne soient réservés aux véhicules à deux ou trois roues. Il s'agit de réintroduire des règles qui s'appliquent en Belgique... et qui figuraient dans notre code de la route avant d'être supprimées pour augmenter l'offre de stationnement automobile sur la voirie, au détriment de la sécurité des piétons.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Pourquoi la commission du développement durable, effectivement favorable aux vélos, est-elle défavorable à cet amendement ? Parce qu'il est disproportionné : on supprimerait 7 000 places de stationnement à Paris ! Pour arriver au même résultat, pourquoi ne pas créer de nouvelles zones piétonnes comme en Italie du Nord, ou des zones de rencontre, où les piétons ont priorité, ou encore diminuer la vitesse autorisée dans les secteurs accidentogènes ?

Mme Ségolène Royal, ministre. – Avis favorable.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, les amendements identiques n°290 rectifié et 813, mis aux voix par assis et levé, ne sont pas adoptés.

ARTICLE 17

M. le président. – Amendement n°365 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

Alinéa 4, deuxième phrase

Remplacer la date :

31 décembre 2015

par la date :

30 juin 2016

M. Jean-Claude Requier. – Mieux vaut reporter de quelques mois l'adoption du plan national de réduction des émissions des polluants afin de tenir compte des conclusions de la Conférence Paris Climat.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Il est peu probable que le plan soit affecté par les conclusions de la Conférence d'autant que les objectifs sont issus de la législation européenne, en pointe sur la question. Avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Un délai supplémentaire de six mois permettrait de tenir compte de certaines orientations de la Conférence. Avis favorable.

Après une épreuve à main levée déclarée douteuse, l'amendement n°365 rectifié, mis aux voix par assis et levé, est adopté.

L'amendement n°40 rectifié n'est pas défendu.

L'article 17, modifié, est adopté.

ARTICLE 17 BIS

Mme Évelyne Didier. – Le nouveau diagnostic thermodynamique des véhicules de plus de quatre ans est une excellente chose. Les véhicules anciens sont souvent très polluants. Mais il faut aussi encourager la recherche de moteurs plus propres et moins gourmands. Je suis sûre que si l'on avait réfléchi plus tôt au moteur consommant deux litres aux cent, il serait commercialisé depuis longtemps.

M. le président. – Amendement n°363, présenté par Mme Archimbaud et les membres du groupe écologiste.

Rédiger ainsi cet article :

Le contrôle des émissions de polluants atmosphériques, en particulier des particules fines émanant de l'échappement et de l'abrasion, des véhicules particuliers ou utilitaires légers diesel est renforcé lors du contrôle technique.

Ce contrôle porte sur les niveaux d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone et d'oxygène ainsi que de particules fines, et permet de vérifier que le moteur est à l'optimum de ses capacités thermodynamiques.

Ce même contrôle est réalisé chaque année pour les véhicules particuliers ou utilitaires légers, à compter de la septième année de leur mise en circulation.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret avant le 1^{er} janvier 2017.

M. Jean Desessard. – Cet amendement renforce le contrôle technique des véhicules Diesel en prévoyant un examen approfondi des émissions de polluants atmosphériques grâce à un contrôle thermodynamique du moteur du véhicule.

Il mentionne l'importance des particules fines provenant de l'échappement, mais également de l'abrasion.

L'amendement n°25 rectifié n'est pas défendu.

M. le président. – Amendement identique n°350, présenté par Mme Archimbaud et les membres du groupe écologiste.

Rédiger ainsi cet article :

Le contrôle des émissions de polluants atmosphériques, en particulier des particules fines, des véhicules particuliers ou utilitaires légers diesel est renforcé lors du contrôle technique.

Ce contrôle porte sur les niveaux d'émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbures imbrûlés, d'oxydes d'azote, de dioxyde de carbone et d'oxygène ainsi que de particules fines, et permet de vérifier que le moteur est à l'optimum de ses capacités thermodynamiques.

Ce même contrôle est réalisé chaque année pour les véhicules particuliers ou utilitaires légers, à compter de la septième année de leur mise en circulation.

Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret avant le 1^{er} janvier 2017.

M. Jean Desessard. – Amendement de repli.

M. le président. – Amendement n°362, présenté par Mme Archimbaud et MM. Dantec et Gattolin.

Alinéa 1

Après les mots :

particules fines

insérer les mots :

émanant de l'échappement et de l'abrasion

M. Jean Desessard. – Les particules fines émanant des pots d'échappement posent un réel problème de santé publique, mais les polluants atmosphériques doivent être considérés comme provenant du véhicule dans son ensemble. En effet, les particules fines émises par l'abrasion des plaquettes de freins, des pneumatiques, ou encore de l'embrayage, sont tout aussi nocives.

M. le président. – Amendement identique n°380 rectifié, présenté par MM. Mézard, Arnell, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin et Hue, Mmes Laborde et Malherbe et M. Requier.

M. Jean-Claude Requier. – Oui, les particules fines émanant des pots d'échappement, émises par l'abrasion des plaquettes de freins, des pneumatiques, ou encore de l'embrayage sont également nocives.

M. le président. – Amendement identique n°699 rectifié, présenté par M. Husson, Mmes Deseyne, Garriaud-Maylam, Canayer et Deromedi, MM. Laménie et Houel et Mmes Deroche et Mélot.

M. Marc Laménie. – C'est le même.

L'amendement n°968 est retiré.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Les mesures actuelles portent surtout sur l'opacité des fumées pour les véhicules Diesel.

Elles ont été renforcées en 2004. Si je suis partisan d'un contrôle thermodynamique aussi complet que possible, celui que prévoit l'amendement n°363, qui précise les cinq gaz concernés, ne serait pas réalisable, d'après ce que m'ont dit les services du ministère. Une étude menée en 2012 à l'échelle européenne conclut que les méthodes d'analyse ne sont pas encore au point, notamment en ce qui concerne la mesure des NOx. Les recherches se poursuivent.

Avis défavorable à tous les amendements.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Merci au rapporteur d'avoir été si complet : il est bon que les travaux parlementaires soient au plus près des préoccupations des citoyens.

Il faut en effet s'assurer de la faisabilité technique des contrôles - d'autant que c'est moi qui signerai les décrets... Pour l'abrasion, on ne sait pas faire. À moins d'ajouter à ces amendements identiques « dès lors que les moyens techniques seront opérationnels » ?

M. Alain Richard. – Légiférer, c'est décider et non souhaiter. Cet article dit le souhaitable en écartant le possible. Une loi inutile compromet les lois nécessaires, disait Montesquieu. L'article 17 *bis* tout entier, il suffit de le lire, est plutôt une résolution qu'un article de loi.

Je préfère l'amendement n°968 de Mme la ministre : rendre le contrôle technique annuel, alors que son coût est voué à augmenter puisqu'il va être complété, est excessif.

Mme Chantal Jouanno. – On ne peut m'accuser d'être anti-écologiste. Mais cet article 17 *bis* me laisse dubitative. Une commission d'enquête sénatoriale va être créée sur la pollution liée au Diesel ; un rapport est aussi attendu sur les pollutions liées aux particules fines.

L'amendement du gouvernement eût été bienvenu. Puisque nous demandons des rapports, attendons-les avant de légiférer !

M. Jean Desessard. – Il y a un an et demi, monsieur Richard, vous nous disiez : « Le Diesel, il n'y a pas de problème ». Le Premier ministre lui-même reconnaît aujourd'hui qu'il y en a un, et qu'il faut le prendre à bras-le-corps ! Il aurait mieux valu déposer un amendement pour supprimer le mot « renforcé » qui ne veut rien dire !

M. Alain Richard. – J'ai dit que je voterais contre l'article.

M. Jean Desessard. – À plusieurs articles, nous avons ajouté la condition que les moyens techniques soient réunis : cette loi est aussi un texte d'orientation.

M. Gérard Miquel. – Nous pouvons dissenter longtemps : nous ne savons pas mesurer les particules fines liées à l'abrasion. Aider au remplacement des véhicules anciens, ça c'est efficace ! L'important, c'est de renouveler rapidement le parc pour se débarrasser des vieux véhicules polluants.

M. Michel Canevet. – J'attire l'attention de l'assemblée sur les conséquences de ce contrôle technique annuel obligatoire : des familles modestes, en zone rurale, n'auront pas les moyens de remplacer leur véhicule. Un contrôle tous les deux ans, ça suffit amplement.

M. Alain Richard. – Je tiens à l'amendement n°968 rectifié du gouvernement.

M. le président. – Il a été retiré avant la séance.

M. Jean Desessard. – Et votre sous-amendement, madame la ministre ?

Mme Ségolène Royal, ministre. – Je propose à la fin du premier alinéa de l'amendement n°363 « dès lors que les moyens techniques seront disponibles »

M. le président. – Ce sera le sous-amendement n°973.

Sous-amendement n°973 à l'amendement n°363 de Mme Archimbaud et les membres du groupe écologiste, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 2

Compléter cet alinéa par les mots :

dès lors que les moyens techniques seront disponibles

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Attention si le sous-amendement du gouvernement est adopté ainsi que les amendements identiques, cela fera tomber l'amendement n°699 rectifié auquel tiennent M. Richard et M. Canevet.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Je propose un deuxième sous-amendement au troisième alinéa : remplacer « chaque année » par « tous les deux ans ».

M. le président. – Ce sera le sous-amendement n°974.

Sous-amendement n°974 à l'amendement n°363 de Mme Archimbaud et les membres du groupe écologiste, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 4

Remplacer les mots :

chaque année

par les mots :

tous les deux ans

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Favorable.

Mme Évelyne Didier. – C'est une coproduction.

Le sous-amendement n°973 est adopté, de même que le sous-amendement n°974.

L'amendement n°363, modifié, est adopté.

Les amendements n°350, 362, 380 rectifié, 699 rectifié n'ont plus d'objet.

L'article 17 bis, modifié, est adopté.

La séance, suspendue à 23 h 35, reprend à 23 h 45.

ARTICLE 18

M. le président. – Amendement n°737, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Alinéa 15

Supprimer les mots :

de plus de deux cent cinquante salariés

M. Jean Desessard. – Cet amendement supprime le seuil de 250 salariés concernant l'obligation pour les entreprises situées dans le périmètre d'un plan de protection de l'atmosphère d'élaborer un plan de mobilité. Après les épisodes de pollution atmosphérique de l'hiver 2013-2014, c'est indispensable.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Le texte initial du gouvernement ne prévoyait pas de seuil de salariés, cependant il fixait un critère. Encadrons les pouvoirs du préfet. Dans tous les cas, les plans de mobilité se seront obligatoires que pour les grandes entreprises, les plus polluantes.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Plus on évite les seuils, mieux c'est. Laisser de la souplesse au préfet est de bonne administration : avis favorable.

L'amendement n°737 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°102, présenté par M. Nègre, au nom de la commission du développement durable.

Alinéa 20

Rétablir cet alinéa dans la rédaction suivante :

1° Au premier alinéa de l'article L. 1214-7, les mots : « avec le plan régional pour la qualité de l'air prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement » sont remplacés par les « avec les objectifs du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du périmètre de transports urbains » ;

L'amendement rédactionnel n°102, accepté par le gouvernement, est adopté.

L'article 18, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

M. le président. – Amendement n°739, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 1214-3 du code des transports, les mots : « inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 » sont remplacés par les mots : « de plus de 50 000 ».

M. Jean Desessard. – Les premiers plans de déplacement urbain, créés il y a plus de trente ans, sont devenus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants en 1996 avec l'adoption de la loi Laure. Cette obligation concerne environ 80 agglomérations en France, soit un peu plus de la moitié de la population française. Généralisons les PDU aux agglomérations à partir de 50 000 habitants. Beaucoup l'ont déjà fait sur une base volontaire.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. Le PDU, par son succès, fait figure de modèle en Europe, il doit rester un instrument souple qu'il n'y a pas de raison de rendre obligatoire pour les villes de 50 000 habitants.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis.

L'amendement n°739 n'est pas adopté.

M. le président. – Amendement n°660 rectifié, présenté par Mme Jouanno et M. Guerriau.

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au premier et au second alinéas de l'article L. 1431-3 du code des transports, les mots : « dioxyde de carbone » sont remplacés par les mots : « gaz à effet de serre ».

Mme Chantal Jouanno. – Un petit amendement pour élargir le champ à tous les gaz à effet de serre au lieu du seul dioxyde de carbone.

M. le président. – Amendement identique n°825, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

M. Jean Desessard. – Défendu.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Favorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – *Idem.*

Les amendements identiques n°s 660 rectifié et 825 sont adoptés et deviennent article additionnel.

M. le président. – Amendement n°738, présenté par M. Dantec et les membres du groupe écologiste.

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'opportunité d'une baisse généralisée des vitesses maximales sur routes et sur autoroutes. Ce rapport s'appuie sur une étude des enjeux et impacts économiques, sociaux, environnementaux et sanitaires de cette mesure.

M. Jean Desessard. – Les bénéfices d'une baisse des vitesses de 130 à 120 km/h sur autoroute et de 90 à 80 km/h sur route figurent dans la synthèse du débat national sur la transition énergétique. La réduction des vitesses n'est pas consensuelle. En revanche, l'intérêt d'une telle étude d'impact pourrait l'être.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Le sujet n'est pas consensuel. Après douze ans de baisse, le nombre de morts a augmenté de 5 % sur les routes en 2014. En octobre 2013, le gouvernement a annoncé pour 2015 une expérimentation sur le réseau secondaire. D'après l'Institut suédois de la route, une diminution de 1 % de la vitesse autorisée fait baisser de 4 % le nombre d'accidents mortels.

S'agissant des effets de la vitesse sur la pollution de l'air, une étude de l'Ademe montre qu'une baisse de la vitesse autorisée a un impact plutôt positif au-dessus de 70 km/heure, plutôt négatif en deçà mais la mesure est ici plus complexe. Quoi qu'il en soit, plutôt qu'un rapport, mieux vaut un bilan de l'expérimentation menée sur les routes secondaires en 2015. Avis défavorable.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Même avis.

M. Gérard Miquel. – Pour moi, cette expérimentation doit être menée tout au plus en Île-de-France. Quand nos départementales rurales sont toutes droites, on peut y rouler à 100 km/heure ; dans d'autres cas, 80 km/h est déjà une vitesse excessive. Sur l'autoroute, je roule à 130 km/h ; on ne peut pas raisonnablement nous imposer d'aller moins vite.

Laissons les conducteurs responsables de leur vitesse. Pour avoir été rapporteur de longues années de la sécurité routière, je crois qu'il faut réduire les obstacles latéraux, les platanes, même si les associations environnementales ne sont pas contentes. Moi, je préfère sauver une vie qu'un arbre.

M. Marc Laménie. – L'environnement est un sujet mais la sécurité routière aussi. Moins de morts sur la route, c'est un combat permanent, une affaire de comportement, de respect des autres.

L'amendement n°738 n'est pas adopté.

M. le président. – Il est minuit. Êtes-vous prêts à terminer le titre III ce soir ?

M. Hervé Maurey, président de la commission du développement durable. – Nous pourrions même commencer le titre IV en levant à minuit et demi.

ARTICLE 18 BIS

L'amendement n°143 n'est pas défendu, non plus que les amendements n°s 211 rectifié quinquies, 381 rectifié, 397, 418 rectifié bis.

M. le président. – Amendement n°814, présenté par M. Labbé et les membres du groupe écologiste.

Avant l'alinéa 1

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - À la première phrase du second alinéa du 2° de l'article 1^{er} de la loi n° 2014-110 du 6 février 2014 visant à mieux encadrer l'utilisation des produits phytosanitaires sur le territoire national, après les mots : « forêts », sont insérés les mots : « , des voiries ».

M. Jean Desessard. – Cet amendement complète la loi du 6 février 2014 par une interdiction pour les personnes publiques d'utiliser des produits phytosanitaires pour l'entretien des voiries hors les exceptions déjà mentionnées dans la loi. Certains diront que cela coûte trop cher. Mais le Lot-et-Garonne et la Haute-Vienne le font déjà. Je vous rassure : il existe des exceptions pour lutter contre les invasions de nuisibles.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Retrait : votre amendement est satisfait, bonne nouvelle, par l'arrêté du 12 septembre 2006.

Mme Ségolène Royal, ministre. – Cela ira mieux en le disant : avis favorable. D'ailleurs, nous avons lancé une opération « zéro phyto » dans tous les espaces publics : voiries mais aussi jardins publics et jardins dans les écoles.

L'amendement n°814 est adopté.

L'amendement n°903 est retiré.

M. le président. – Amendement n°291 rectifié, présenté par Mme Bonnefoy et les membres du groupe socialiste et apparentés.

Après l'alinéa 3

Insérer deux paragraphes ainsi rédigés :

I bis. – L'article L. 253-8 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° Le second alinéa est supprimé ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« En cas de danger sanitaire grave qui ne peut être maîtrisé par d'autres moyens, la pulvérisation aérienne de produits phytopharmaceutiques pour lutter contre ce danger peut être autorisée temporairement par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement, de l'agriculture et de la santé. » ;

I ter. – Le 1° du I bis entre en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

M. Gérard Miquel. – Cet amendement rétablit les alinéas supprimés relatifs à l'interdiction de l'épandage aérien de pesticides.

La législation actuelle prévoit que les pulvérisations aériennes peuvent être autorisées par l'autorité administrative, pour une durée limitée. Au vu des dangers que présente ce type de pulvérisation pour la faune et la santé humaine, il faut durcir cette législation en ne l'autorisant qu'en cas de « danger sanitaire grave » et par arrêté conjoint des ministres de l'agriculture et de l'environnement.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Avis défavorable. En 2013, on n'a accordé que 28 dérogations à l'interdiction d'épandage aérien, pour la vigne essentiellement. Ensuite, que signifie en droit « un danger grave » ? Enfin, l'amendement supprime un élément important dans le droit actuel : l'autorisation « si ce type d'épandage présente des avantages manifestes pour la santé et l'environnement ». Et la commission du développement durable veut protéger la santé humaine !

Mme Ségolène Royal, ministre. – Votre rapporteur est très habile. Il n'empêche, il faut batailler pour interdire l'épandage aérien autour des écoles, des maisons de retraite, des hôpitaux. Un « danger grave », auquel on ne pourrait parer qu'en envoyant des avions épandre des pesticides ? En France, il n'y en a pas. L'amendement ménage cependant cette possibilité. Je vous rappelle le chlordécone dispensé dans les bananeraies directement sur les ouvriers antillais.

Partout, en Europe, on a interdit l'épandage aérien. La France n'y parvient pas, à cause du *lobby* agricole qui intervient d'autant plus qu'approche le Salon de l'agriculture. Donnons un symbole fort. Ce n'est pas servir l'agriculture que de défendre ce genre de pratiques. Les Français se méfient ensuite de ce qu'ils mangent.

M. Louis Nègre, au nom de la commission du développement durable. – Le *lobby* en question a été très habile : aucune pression sur le rapporteur que je suis. J'entends votre discours : je suis maire ; je suis père, grand-père. Moi aussi, je veux protéger les enfants. Cependant, cet amendement est moins fort que le droit actuel.

M. Jean Desessard. – Ce samedi commence bien... La ministre a raison de parler de symbole : on ne peut plus laisser faire.

M. Gérard Miquel. – J'ai évolué sur cette question. Il y a quelques années, j'ai commis un rapport sur l'eau. En Guadeloupe et en Martinique, j'ai vu le chlordécone lâché sur les bananeraies par hélicoptère, j'ai vu aussi ce que cela donnait pour la nappe phréatique. On n'a pas la même précision avec un hélicoptère qu'un tracteur, c'est une évidence. L'épandage aérien doit être limité aux cas de force majeure.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. – Je veux bien tout ce que vous voulez mais qu'apporte cet amendement ?

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Un arrêté interministériel !

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. – La logique serait d'interdire l'épandage aérien tout bonnement.

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Est-ce un sous-amendement que vous proposez ? (*Sourires*)

L'amendement n°291 rectifié est adopté.

L'article 18 bis, modifié, est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°626 rectifié *bis*, présenté par Mme Jouanno et les membres du groupe UDI-UC.

Avant l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement soumet au Parlement, tous les cinq ans, un plan de programmation des ressources nécessaires aux principaux secteurs d'activités économiques, qui permet d'identifier les ressources stratégiques en volume ou en valeur, et de dégager les actions nécessaires pour protéger notre économie.

Mme Chantal Jouanno. – Un plan de programmation des ressources est indispensable.

Le rapport France 2025 du Commissariat général à la stratégie et à la prospective et celui de la Commission européenne sur les terres rares y insistent. En 2025, la Chine consommera 25 % du nickel dans le monde. De la prospective, il en faut or elle est totalement absente en Europe pour l'heure. Identifions les ressources stratégiques pour nos entreprises : quatre secteurs d'activités dépendant des terres rares représentent 33 % de notre PIB ! Envisageons des circuits de recyclage. Au minimum, posons-nous la question.

M. Louis Nègre, *au nom de la commission du développement durable*. – Avis défavorable. Effectivement, la programmation des ressources est nécessaire au développement de l'économie circulaire. En revanche, un plan quinquennal, qui s'apparente à ces rapports que vous refusez, est-il utile ? Que l'Ademe travaille ce dossier. (*Mme Chantal Jouanno proteste*)

Mme Ségolène Royal, *ministre*. – Retrait en vous assurant que le ministère travaille sur une stratégie nationale des ressources, conformément aux conclusions de la conférence environnementale. La situation des ressources évolue très rapidement, un plan tous les cinq ans ne suffirait pas.

Je profite de l'occasion pour souligner que, après le titre III que le Sénat a beaucoup amélioré, nous

abordons un titre primordial qui introduit dans notre droit la notion d'économie circulaire. C'est une première mondiale. L'économie circulaire, c'est la transformation des déchets en matières premières. Des objectifs ambitieux sont fixés : baisse de 10 % des déchets ménagers en 2020, de 50 % des déchets admis en déchèterie en 2025, de 70 % des déchets du bâtiment, de 50 % des produits manufacturés non recyclables, introduction d'une tarification incitative du service public des déchets, lutte contre l'obsolescence programmée...

On peut aussi citer la reconnaissance du tri à la source des déchets organiques, la lutte contre l'obsolescence programmée. Tout cela sera source d'emplois, de lutte contre le gaspillage et d'économies d'énergie.

M. Hervé Maurey, *président de la commission du développement durable*. – Je me réjouis de nos débats sur le titre III : nous avons démontré notre souci de l'intérêt général et notre pragmatisme. En cette période de Sénat *bashing*, je vous remercie de vos propos élogieux à notre endroit.

Le titre IV sur l'économie circulaire et le recyclage est passé de 4 à 38 articles depuis son arrivée à l'Assemblée nationale, preuve que ce texte ne se contente pas de modifier notre *mix* énergétique, il est bien de transition écologique.

Notre commission du développement durable a beaucoup travaillé. Elle a introduit pour la première fois une hiérarchie dans l'utilisation des ressources. Nous avons repris la définition de l'obsolescence programmée de l'Ademe. Nous avons supprimé l'interdiction de la vaisselle jetable, trop compliquée. Nous avons fixé des objectifs d'achat de papier recyclé ou issu de forêt responsable par les collectivités territoriales. Nous avons exclu la maroquinerie des filières REP.

Mme Chantal Jouanno. – De même que nous avons esquivé le débat sur la fiscalité et sur le pouvoir des collectivités locales, nous n'avons jamais débattu de la programmation des ressources, un sujet majeur absent de ce projet de loi.

En commission, on a consacré trente secondes à cet amendement. L'économie circulaire est un moyen de traiter la question des ressources mais elle n'y répond pas complètement. Notre chimie, notre pharmacie, notre aéronautique en dépendent.

M. Gérard Miquel. – Mme Jouanno soulève un problème majeur. Il faut nous préparer à l'épuisement de certains gisements. Dans certains pays, on construit des bâtiments en comptant sur la réutilisation de leurs matériaux dans cinquante ans. Les déchets constituent un immense gisement, insuffisamment exploité ! Le système des décharges est condamné : il faut recycler tous les déchets du bâtiment, tous les déchets ménagers, ne serait-ce que pour produire de l'engrais organique. C'est aussi un gisement d'emplois que nous ne mesurons pas.

Évitons de mettre en place des outils qui vont à l'encontre de cet objectif ! La Commission de régulation de l'énergie a autorisé la construction à Gardanne d'un outil qui va vider toute une région de sa biomasse, avec de l'argent public ! La séance de lundi promet d'être passionnante.

M. Jean Desessard. – Très bien !

Mme Évelyne Didier. – Pour répondre à Mme Jouanno, je propose que la commission du développement durable dresse un état des lieux de la question.

L'amendement n°626 rectifié bis est adopté.

M. le président. – Nous avons examiné 183 amendements aujourd'hui. Il en reste 506.

M. Jean Desessard. – Quand même !

Prochaine séance lundi 16 février 2015, à 16 heures.

La séance est levée à minuit quarante.

Jean-Luc Dealberto

Directeur des comptes rendus analytiques

Ordre du jour du lundi 16 février 2015

Séance publique

À 16 heures et le soir

Présidence :

Mme Isabelle Debré, vice-présidente
M. Claude Bérít-Débat, vice-président

Secrétaires :

M. Claude Dilain - M. Jackie Pierre

- Suite du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif à la transition énergétique pour la croissance verte (n° 16, 2014-2015).

Rapport de M. Ladislas Poniatowski, fait au nom de la commission des affaires économiques (n° 263, 2014-2015).

Texte de la commission (n° 264 rect., 2014-2015).

Avis de M. Louis Nègre, fait au nom de la commission du développement durable (n° 244, 2014-2015).

Avis de M. Jean-François Husson, fait au nom de la commission des finances (n° 236, 2014-2015).

Avis de Mme Françoise Férat, fait au nom de la commission de la culture (n° 237, 2014-2015).