

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I I I <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire

- Audition, ouverte à la presse, de M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, et de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'Écologie, sur le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (n° 955) ..... 2
- Information relative à la commission ..... 13

Mercredi  
2 juillet 2008  
Séance de 16 heures

Compte rendu n° 63

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2007-2008

**Présidence**  
**de M. Patrick Ollier**  
*Président*



La Commission a entendu **M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, et de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'Écologie, sur le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (n° 955).**

A titre liminaire, **le président Patrick Ollier** a souligné l'importance de cette audition qui inaugure une série de rencontres qui se dérouleront pendant le mois de juillet afin de préparer le débat en séance publique, au mois d'octobre, sur le projet de loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

Le Grenelle de l'environnement a connu un parcours compliqué, mais il a été d'autant mieux accompli que le Gouvernement a remarquablement réussi son organisation. Néanmoins, après la loi de programmation, qu'en sera-t-il des lois thématiques qui suivront, en particulier dans le domaine des transports et de l'urbanisme ? Comment le Gouvernement envisage-t-il, en outre, l'intégration de différentes mesures dans la loi de finances ? Quel sera le calendrier global ? Peut-être sera-t-il utile, enfin, que M. le ministre d'État et Mme la secrétaire d'État s'expriment à nouveau devant la commission des affaires économiques à la fin du mois de septembre ou au début du mois d'octobre avant que le projet ne soit discuté en séance publique.

**M. François Brottes** s'est élevé contre les conditions de travail très difficiles de l'ensemble des députés dans le cadre de cette session extraordinaire. Un texte important, dont la commission des affaires économiques est saisie pour avis, est par exemple en ce moment même discuté en séance publique alors que l'audition de M. le ministre d'État et de Mme la secrétaire d'État n'en est pas moins fondamentale.

**Le président Patrick Ollier** a pris acte de cette remarque dont il fera part au Président de l'Assemblée nationale. Il a ajouté que les amendements à ce texte seront discutés en commission à partir du 24 septembre et que ce dernier sera débattu en séance publique le 7 octobre, ce qui laisse tout de même le temps de la discussion. Les députés de la majorité, quant à eux, font preuve d'enthousiasme en défendant les réformes initiées par le Président de la République.

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire** s'est réjoui de pouvoir s'exprimer devant la commission des affaires économiques. M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, qui ne peut pas être présent aujourd'hui, s'associe bien entendu aux propos gouvernementaux.

La question de l'architecture de ce volumineux dossier environnemental s'est longtemps posée puisqu'il comporte des éléments de nature opérationnelle ou conventionnelle, certes, mais également fiscale ou réglementaire. Comme il n'était pas possible de tout concentrer dans un seul texte, il n'était pas non plus envisageable de s'éloigner des objectifs initiaux du Grenelle de l'environnement. Le siècle des raretés dans lequel les sociétés sont entrées implique, sur le plan de la gouvernance, une nouvelle manière de débattre et l'examen parlementaire des propositions issues du Grenelle de l'environnement constitue déjà, à cet égard, un acte politique majeur. De surcroît, sur le plan pratique cette fois, tout ce qui a été préconisé a fait l'objet d'un accord approfondi de l'ensemble des acteurs – entreprises, experts, professionnels etc. Tout est donc absolument faisable – en matière de normes, par exemple ou, plus spécifiquement, s'agissant de l'utilisation de l'énergie dans le

secteur agricole. Lorsque les collectivités territoriales ont par ailleurs considéré que les ambitions du Grenelle sur les transports en commun en site propre étaient trop élevées, les objectifs ont été revus à la baisse. Il importe donc de rester fidèle à ce qui s'est décidé à ce moment-là d'un commun accord en repoussant les tentations visant à traiter des questions qui, pour être importantes, n'en sont pas moins, en l'occurrence, annexes : nouvelle organisation territoriale afin d'améliorer le développement durable, urbanisme et habitat – Mme la ministre du logement et de la ville présentera d'ailleurs une loi spécifique à ce sujet. Tel sera donc le premier texte. Un projet complémentaire sera quant à lui présenté en conseil des ministres la dernière semaine du mois de juillet ou la première semaine du mois de septembre de manière à ce qu'il soit débattu dans la foulée de la loi de programme. Enfin, l'ensemble des éléments fiscaux et financiers de ce dossier sera présenté au début du mois de septembre. En outre, d'éminents parlementaires étaient présents dans les collèges du Grenelle de l'environnement et un groupe de suivi composé de députés et de sénateurs a été mis en place dès le début du processus par MM. Ollier et Emorine, présidents des commissions des affaires économiques de l'Assemblée nationale et du Sénat.

S'agissant du bâtiment neuf, le texte vise d'abord à « modifier la norme » – il s'agit en l'occurrence d'atteindre la norme énergétique de basse consommation d'ici 2010 pour tout bâtiment public ou parapublic mais également pour les bureaux et les commerces. Il en ira de même pour le logement d'ici 2012. L'obligation première pèse sur les bâtiments publics de l'État ; les audits devront avoir commencé dans les 18 mois à venir et la mise aux normes devra être effective dans les cinq années suivant le vote de la loi, de même d'ailleurs que la délivrance des certificats d'économie d'énergie pour les bâtiments commerciaux. S'agissant des logements, un accord de financement global a été passé avec les bailleurs sociaux – il est d'ailleurs notable que malgré les 800 000 logements dont l'isolation est la plus mauvaise, le parc social est globalement en meilleur état que le parc privé sur un plan thermique. En ce qui concerne les bailleurs privés, le Gouvernement a longuement hésité : fallait-il envisager des incitations ou des obligations ? Un dispositif incitatif a finalement été prévu avec, par exemple, des crédits à taux zéro ou d'autres systèmes de prêts en rapport avec l'économie pécuniaire réalisée. L'obligation doit-elle intervenir lors d'une mutation ? Sans doute conviendra-t-il d'attendre un premier bilan de l'application des mesures instaurées avant de se prononcer. La question, en tout cas, est posée. Par ailleurs, un travail considérable de simplification et de verdissement des aides a été engagé.

S'agissant des transports, l'inter-modalité est au cœur du projet : réforme portuaire – à ce jour, 9 % seulement des transports de marchandises s'effectue par la mer et 91 % par camions contre 42 % dans les pays du nord de l'Europe -, instauration d'une autorité de régulation ferroviaire, voies navigables. Plus précisément, sur le plan ferroviaire, le texte prévoit un soutien accru de l'État s'agissant de la régénération des réseaux, la mise en place d'autoroutes ferroviaires et la création de lignes ou leur transformation en lignes à grande vitesse : barreau Italie-Espagne, grande ligne TGV Est-Ouest, de la Bretagne au Rhône, une desserte centrale, enfin, devrait contribuer à dessiner une Europe des transports rapides.

En définitive, il faut bien comprendre que ce texte n'est pas tant celui du Gouvernement que le résultat d'une œuvre collective élaborée à partir de cinq collèges. Il appartient maintenant au Parlement d'agir.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie**, a quant à elle insisté sur le versant agricole de ce projet, lequel prévoit en effet que 6 % de surfaces agricoles utiles devront être consacrées à l'agriculture biologique d'ici 2013 et 20 % en 2020. Il vise également à stabiliser ce marché en faisant en sorte que la restauration

publique propose obligatoirement 15 % de produits « bio » en 2010 et 20 % en 2012. En outre, 50 % des exploitations devront être engagées dans une démarche de certification environnementale en 2012. Enfin, l'utilisation de produits phytopharmaceutiques devra être réduite de 50 % en dix ans.

En matière de biodiversité, la trame verte et bleue, soit, l'articulation entre des espaces de biodiversité remarquables avec des espaces plus communs, constitue le thème principal du Grenelle de l'environnement. La structuration d'un véritable réseau naturel permettra, malgré le changement climatique, de préserver un certain nombre d'espèces.

Les travaux de mise aux normes des stations d'épuration devront être achevés d'ici trois ans avec un taux de conformité de 98 % en 2010 et de 100 % en 2012.

Les déchets devront quant à eux être réduits de cinq kilos par an et par personne.

Enfin, l'ensemble de ces thèmes, réunis dans la dynamique d'un seul texte, consonne avec les objectifs européens - de même, par exemple, que le système de bonus et de malus.

**M. Christian Jacob, rapporteur**, a exprimé son accord avec la présentation effectuée par M. le ministre d'État : ce texte constitue une opportunité historique en faveur de l'économie durable et il peut être considéré comme un jalon à partir duquel d'autres textes d'application pourront éventuellement être déclinés.

Le constat est unanime autour de la règle des « 3 x 20 » : 20 % d'économies d'énergie, 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre et augmentation de 20 % de la part des énergies renouvelables. Il importe en la matière de laisser toute sa place à la recherche et à l'initiative sans privilégier indûment telle ou telle forme d'énergie.

Sept points sont particulièrement importants.

La diminution des dépenses d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre sont interdépendantes.

Les professionnels sont prêts, quant à eux, à relever les défis financiers mais une question se pose en matière de transports : ne faut-il pas privilégier un fonds de capitalisation sur une fiscalisation qui grève la compétitivité des entreprises ?

La fiscalité écologique vise à orienter les consommateurs vers des produits dont la production consomme peu d'énergie et émet peu de gaz à effet de serre ; le bonus-malus fonctionne bien mais ce n'est pas une raison pour envisager son extension tous azimuts. Une fois de plus, il faut prendre garde à ce que les entreprises françaises ne soient pas pénalisées vis-à-vis de leurs concurrents européens. Les certificats d'économie d'énergie, enfin, ne manquent pas d'intérêt mais un bilan de leur expérimentation devra être réalisé en 2009.

Fondamentalement, les vertus de l'économie de marché sont plus efficaces que celles de la taxation. Sans doute une extension des projets domestiques sur les quotas d'émission de CO<sub>2</sub> contribuerait-elle à permettre d'atteindre les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement. Il convient également d'orienter les fonds déjà existants : compte épargne logement, relèvement du plafond du livret de développement durable, banques de compensation.

La cohérence avec la réglementation européenne est par ailleurs essentielle s'agissant de la qualité de l'air ou de la gestion des déchets.

S'agissant de la gouvernance, il faudra veiller au statut des ONG, en particulier, à l'instauration d'une transparence financière totale mais également à la nature exacte de leur représentativité. Il conviendra aussi de veiller à ce que les dispositifs existant fonctionnent correctement à travers, notamment, le bilan environnemental des entreprises cotées mis en place dans le cadre de la loi sur les nouvelles régulations économiques (NRE).

Enfin, le Parlement devra pouvoir jouer pleinement son rôle tant sur le plan législatif qu'en matière de contrôle, en particulier s'agissant du milliard supplémentaire alloué à la recherche dans le domaine du développement durable. Une évaluation annuelle comparable à celle relative au schéma national des infrastructures doit être mise en place.

Au nom du Groupe socialiste, citoyen, radical et divers gauche, **M. Philippe Tourtelier** s'est félicité que la loi sur la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement soit bientôt inscrite à l'ordre du jour. Si, néanmoins, M. le ministre d'État assure que ce texte est une œuvre collective, il est notable qu'il aurait pu en être de même de la loi sur la rénovation de la démocratie sociale actuellement discutée en séance publique.

S'il faut par ailleurs se féliciter d'avoir réussi à faire discuter ensemble autant d'acteurs différents, les ambitions du Grenelle de l'environnement ne doivent pas être déçues, ce qui implique donc de s'interroger sur son application et les moyens qui y seront dévolus. Or, c'est dès le PLF pour 2008 qu'il aurait fallu prévoir un budget car il sera très délicat d'agir en 2009 en raison du fameux paquet fiscal - sauf à revenir sur un certain nombre de ses préconisations.

S'il est positif de présenter dans la foulée la loi de programme et les lois d'application avec le budget, le groupe SRC sera très attentif à trois points : la fidélité des textes proposés aux conclusions du Grenelle, les questions liées au calendrier, la répartition des efforts. Or, trois occasions ont d'ores et déjà été manquées. Premièrement, la récente sur loi sur les OGM : le Grenelle n'avait-il pas défendu le droit de consommer et de produire sans OGM ? Cette loi a fait deux victimes collatérales : l'agriculture biologique et le principe de précaution. Deuxièmement : la loi de modernisation de l'économie qui aurait pu contenir des éléments en matière d'étiquetage ou de publicité mais également une obligation de négociation entre fournisseurs et distributeurs. Troisièmement : la loi sur la responsabilité environnementale aurait dû quant à elle inclure le dispositif de la trame verte.

*Quid*, par ailleurs, du parc de logements anciens ? Le groupe SRC avait déposé un amendement à la loi « énergie » rendant obligatoire un niveau minimum de remise aux normes lors de chaque mutation. Refus du Gouvernement : trois ans ont déjà été perdus et ce dernier envisage de ne réexaminer cette question que dans deux ans alors qu'il y a urgence environnementale mais aussi sociale puisque ce sont souvent les plus modestes qui vivent dans ce cadre.

En outre, s'agissant de l'urbanisme, le Grenelle mettait plus l'accent sur l'intercommunalité que sur les communes, or, il ne semble pas que cela soit encore le cas dans le projet.

Enfin, *quid* de la maîtrise foncière des collectivités territoriales afin de faciliter la réinstallation des populations les plus modestes dans les centres ville ?

**M. Serge Poignant** s'est félicité, au nom du groupe UMP, de ce grand projet essentiel qui illustre la raison d'être de ce vaste ministère dont M. le ministre d'État souhaitait la création. Les priorités affichées dans les domaines du bâtiment et du transport vont dans le bon sens puisque ces derniers concentrent à eux seuls 75 % des émissions de gaz à effet de serre. La règle des « 3 x 20 » est également fondamentale, comme l'a rappelé M. le rapporteur.

Les incitations ou les obligations évoquées impliquent tout d'abord de garantir des résultats. Sans doute la formation des diagnostiqueurs et des installateurs est-elle fondamentale afin de bénéficier de la meilleure efficacité possible. Le bouquet énergétique global doit quant à lui permettre une plus grande efficacité technique et financière.

La simplification des aides est de très bonne politique mais il importe que les décrets d'application de la loi sortent rapidement. L'évaluation régulière de leur efficacité sera par ailleurs très utile de manière à pouvoir adapter très rapidement les dispositifs.

Par ailleurs, *quid* de l'écotaxe poids lourds, de la taxe carbone aux frontières, de l'extension et de l'harmonisation des marchés de quotas d'émissions, des démonstrateurs de capture et de stockage des carbones, de la recherche photovoltaïque et des autres technologies nouvelles ?

Enfin, il faut veiller, sur le plan européen, à ce que les entreprises françaises ne soient pas pénalisées par une réglementation nationale.

**M. Daniel Paul** a souligné, au nom du groupe GDR, que le diagnostic – dégradation visible de l'état de la planète et urgence de répondre aux défis que cela entraîne – faisait l'objet d'un large accord. Cette loi devrait donc idéalement viser à formuler des réponses à la hauteur de ces enjeux, or, tel n'est pas le cas, l'absence de toute obligation de démontrer qu'il n'existe pas d'alternative à l'utilisation de solutions non écologiques le prouve.

Par ailleurs, la libéralisation à outrance et le retrait de la puissance publique ne font qu'accroître les difficultés. La privatisation ou, plutôt, le bradage des autoroutes a privé l'État de recettes permettant de financer les efforts nécessaires au développement des infrastructures de transport, à quoi s'ajoutent les cadeaux du paquet fiscal, la réduction volontaire des ressources fiscales ainsi que la généralisation de la concurrence.

*Quid*, par ailleurs, de l'obligation de dresser un bilan national en matière environnementale et énergétique quand cela n'est pas prévu au plan européen ?

En outre, la non budgétisation de plusieurs propositions les réduit à des vœux pieux. L'article 4 dispose ainsi que les logements neufs construits dans le cadre de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) doivent respecter par anticipation les exigences de réduction à 50 kW/h par m<sup>2</sup> de la consommation d'énergie primaire. À cette obligation pour les bâtiments publics s'ajoute toujours celle qui touche à l'accessibilité prévue par la loi de février 2005 et dont l'échéance est fixée à 2015 : cela représente 15 milliards à la charge des collectivités locales. Sans doute le Gouvernement envisage-t-il l'organisation massive de partenariats public-privé ?

En matière de transport, *quid* de la voie « Seine-Est », pourtant vitale ? Sur un plan ferroviaire, *quid* de la ligne entre Le Havre, l'est de la France et le centre de l'Europe ? Le développement de ports méthaniers est-il par ailleurs compatible avec ce projet ? Qu'en est-il

du marché du CO<sub>2</sub> ? Enfin, dans le cadre du transfert du ferroviaire vers le fluvial, quelles solutions le Gouvernement propose-t-il pour éviter que les gains du second n'affectent pas le premier mais, bien plutôt, le domaine routier ?

Pour le groupe du Nouveau Centre, **M. Jean Dionis du Séjour** a rappelé qu'il a compté parmi les parlementaires représentant l'Assemblée nationale lors du Grenelle de l'environnement, en l'occurrence dans le Groupe 4, « Produire et consommer différemment ». Si certains ateliers ont été en effet assez consensuels, cela ne suffit pas à parler d'accord comme l'a fait M. le ministre d'État. Le Groupe 4, ainsi, n'était en rien d'accord sur l'agriculture biologique, les produits phytosanitaires ou l'eau. Si le Parlement doit par ailleurs se mobiliser souverainement sur ce texte, il ne faut pas commencer par le dissuader d'en changer quoi que ce soit : ce dernier a en effet toute légitimité pour enrichir telle ou telle disposition. Pourquoi, par exemple, la diminution de 50 %, en dix ans, des produits phytosanitaires constitue-t-elle un objectif s'il n'y a pas de danger pour la santé ? Si le Grenelle de l'environnement a été historique, il n'a pas pour autant vocation à être une « machine à décider ».

Enfin, les propos de M. le rapporteur concernant les fonds de capitalisation sont particulièrement importants dans un contexte délicat pour les finances publiques.

**M. le ministre d'État** a assuré que le Gouvernement pourrait envisager une réflexion sur la mobilisation de fonds de capitalisation ou de financements autonomes provenant de la cession d'actifs non stratégiques.

C'est le gâchis qui coûte cher. Il s'agit de définir une ingénierie financière fondée sur des mécanismes d'investissement rentables à terme. Même si la mutation coûtera plusieurs centaines de milliards, ce n'est rien car elle sera entièrement autofinancée. Le paquet énergie et changement climatique représente 2 000 milliards, dont 535 milliards pour les quotas d'émission, dépensés dans une logique d'investissement et de redistribution.

Le propre du Grenelle, c'est qu'il a été rigoureux. Des groupes de travail se sont tenus, puis des collèges, qui rassemblaient tous les acteurs concernés, à commencer par les représentants agricoles pour ce qui concerne les produits phytosanitaires. Le débat a duré des heures. Il en a été de même pour les OGM. Le ministère, comme une étude notariale, a conservé tous les courriels qu'il a reçus : chaque proposition retenue a recueilli l'accord des différents collèges. Il n'en demeure pas moins que le Parlement peut demander davantage ou exprimer son désaccord et que, au final, c'est lui qui tranchera. D'ailleurs, en un an, les mentalités ont énormément évolué, à tel point que, sur les problèmes énergétiques, les groupes de travail et les collèges prendraient sans doute aujourd'hui des positions un peu différentes, encore plus en rupture. Le processus est dorénavant continu et ce texte ne figera pas la situation.

La simple exécution du texte représente 60 milliards d'euros de travaux par an dans les bâtiments publics. Les Français doivent avoir la garantie qu'ils gagneront au moins dix euros pour dix euros dépensés. Face à l'appel d'air gigantesque provoqué par le Grenelle, il convient d'être prudent et de ne pas se précipiter, notamment en matière d'« écoconception ».

Le Gouvernement a envie d'aller très vite mais il doit aussi tenir compte des réalités sociales. Le Grenelle n'appartient à aucun des collèges.

Il serait compliqué de « grenelliser » les heures supplémentaires.

La responsabilité environnementale est un choix assumé notamment par Paul Raoult, excellent sénateur socialiste, qui pilote l'opération. Avant de prendre des décisions, il convient de supprimer les discontinuités territoriales. Un rendez-vous est fixé dans dix-huit mois.

L'énergie dont le prix a le plus augmenté n'est pas le pétrole mais le charbon. Le monde traverse une révolution énergétique qui impactera tous les secteurs, agriculture et territoires inclus. Le Gouvernement est favorable à des quotas d'émission et à des discussions entre pays, dans le cadre de l'*Emissions Trading Scheme* (ETS). La situation de la Lituanie, qui se caractérise par son isolement énergétique, est différente de celle de la Pologne ou de Montélimar. À Montélimar, il faut s'assurer que l'hôpital restera alimenté en cas de panne. La Pologne, elle, cherche à valoriser au mieux ses vastes gisements de carbone. La conception du paquet énergie est extrêmement compliquée car il résulte de la confrontation entre des histoires énergétiques et industrielles très différentes. Cependant, compte tenu de conclusions de Potsdam, l'Europe n'a pas le choix : si elle n'aboutit pas lors du rendez-vous de Copenhague, le problème ne pourra pas être résolu sur le plan planétaire.

Certains pensent que la technologie de capture et de séquestration du carbone (CSC) est illusoire et trop chère ou qu'elle aurait des conséquences dramatiques. L'avis positif des huit principales académies des sciences mondiales incite pourtant à renforcer la recherche. L'Europe, en tout cas, ne se l'interdira pas.

À propos de l'écotaxe sur les poids lourds, Dominique Bussereau avance. Le volet fiscal et financier du Grenelle est prêt. Les mécanismes sont innovants mais les volumes faibles : de l'ordre de quelques dizaines ou quelques centaines de milliards. De toute façon, ce n'est pas l'affaire du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT).

Au départ, l'ANRU faisait des sceptiques mais tous les acteurs ont suivi. Ce ne sont pas 20 milliards mais 43 milliards qui ont été dépensés dans les programmes de rénovation urbaine. L'enjeu et les mécanismes du Grenelle sont similaires.

Le projet de loi n'a pas pour objet de cadrer tous les projets ferroviaires mais de fixer une stratégie pour les infrastructures majeures. Dans le même esprit, dans le domaine des canaux, le texte se concentre sur les infrastructures excédant 1,5 milliard. Pour ce qui concerne Le Havre, le doute n'est pas de mise.

**M. François Brottes** a estimé que ce texte présentait au moins le mérite d'être davantage porteur de croissance que le paquet fiscal. Toutefois, une simple transposition du Grenelle priverait les parlementaires de leur pouvoir législatif.

Les fonds de capitalisation, inacceptables s'ils procèdent de cessions d'actifs publics, sont en revanche envisageables s'ils sont constitués par le fléchage de dividendes tirés d'entreprises publiques ou parapubliques.

Les normes seront-elles limitées à la mesure des performances ou bien iront-elles jusqu'à la description des matériaux à utiliser ?

Ce texte sera-t-il l'occasion de corriger les effets pervers de la loi de modernisation de l'économie (LME), en particulier la suppression du versement transport (VT) par certaines entreprises et le refus d'imposer des qualifications aux « autoentrepreneurs » ?

Le Gouvernement devrait agir très vite pour inciter les entreprises et les particuliers à adopter un comportement plus vertueux durant les pointes de consommation énergétique. Mais cela suppose que les compteurs intelligents soient rapidement disponibles et que les opérateurs se mobilisent pour encourager l'effacement aux heures de pointe.

**Mme Catherine Vautrin** a préconisé que l'option alternative du seuil d'émission de gaz à effet de serre soit retenue concernant les normes basse consommation. Les chauffe-eau électriques présentent un intérêt par rapport aux chauffe-eau à gaz ; il serait dommage d'aller à l'encontre du but poursuivi.

**M. Yves Cochet** s'est élevé contre trois illusions : l'ambition de ce projet de loi serait la plus élevée possible au regard de la situation actuelle ; tout le monde s'accorderait sur le diagnostic ; ce texte relancerait la croissance.

S'agissant des gaz à effet de serre, la philosophie du Grenelle se fonde sur les recommandations émises en 2001 par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) : la division par quatre d'ici à 2050. Mais le rapport du GIEC paru fin 2007 évoque une division par douze. Le Gouvernement raisonne encore en fonction d'une représentation datant de dix ans. La réalité du monde est bien plus grave que le diagnostic gouvernemental. En 2007, la France a dû dépenser 50 milliards d'euros pour acheter des hydrocarbures. En 2008, la facture s'établira à 70 ou 80 milliards. Il est naïf de penser que le pétrole est cher à 1,50 euro le litre.

Les ministres, qui s'expriment avec emphase et enthousiasme, feraient bien d'examiner les données chiffrées.

**M. Daniel Fasquelle** a noté que la sensibilité des touristes à l'environnement progressait. À cet égard, le projet de loi ne contient pas toutes les mesures souhaitables. Si des lignes à grande vitesse (LGV) supplémentaires sont créées, elles doivent aussi desservir les lieux de séjour touristique. Quant au parc hôtelier, il doit être rénové de toute urgence, ce qui requiert le soutien des pouvoirs publics.

**M. André Chassaigne** a demandé si l'État se contenterait d'étudier, d'inciter, de favoriser, d'encourager et de veiller ou s'il consentira à accorder des financements.

Ce texte touche à l'équilibre des institutions puisqu'il laisse entendre, à l'article 10, que la compétence de l'entretien du réseau ferroviaire n'échoit pas aux régions mais à l'État.

Sachant que la conversion des terres dure au moins trois ans, le taux de 6 % des surfaces agricoles utiles (SAU) consacrées à l'agriculture biologique devra-t-il être atteint dès 2009 ou bien seulement en 2012 ?

Des exploitations agricoles cultivant des OGM pourront-elles obtenir une certification environnementale ? Les prescriptions environnementales concernant l'identification de la qualité et de l'origine intégreront-elles le problème des OGM ?

Pour gagner du temps, la recherche de la responsabilité des sociétés mères à l'égard de leurs filiales en cas d'atteinte grave à l'environnement ne doit-elle pas faire l'objet d'une décision dans le cadre de la présidence française ?

**M. Yanick Paternotte** a insisté sur les progrès contenus dans ce texte, qui marque le retour d'une vision stratégique de l'État et l'affirmation d'une philosophie d'action. Mais un pari est risqué : celui du financement.

Combien coûtera la rénovation de 120 millions de mètres carrés de bâtiments de l'État ? Une dépense de 60 milliards d'euros par an ne serait pas neutre.

En matière de transport, comment les projets innovants seront-ils financés ? Par les partenariats public/privé ? Comment l'Association des régions de France (ARF) travaillera-t-elle avec ses homologues européennes ? Les procédures françaises, si lourdes, sont-elles toujours adaptées ?

L'article 12 est un peu faible au sujet du développement durable aérien, en particulier concernant l'application du principe pollueur-payeur.

Les villes supportant des infrastructures autoroutières lourdes participant au développement économique ne devraient-elles pas toucher une redevance, qui leur permettrait de financer des projets qualitatifs ?

**M. Philippe Plisson** s'est étonné du peu d'enthousiasme manifesté par les députés de la majorité.

Les ministres déclarent que rien n'avancera sans une remise en cause des modes de débat mais ce discours est souvent en décalage par rapport à la réalité. Ainsi, à propos du projet de parc naturel marin qui doit être ouvert dans l'estuaire de la Gironde, faute de concertation, les acteurs locaux sont informés par les journaux. De même, les agences de l'eau ne subventionnent plus les stations d'épuration dans les petites communes ; en attendant que l'État soit en mesure d'assumer ses engagements, des prêts relais devraient être consentis. La démocratie participative, c'est comme la religion : il faut non seulement croire mais aussi pratiquer.

**Mme Fabienne Labrette-Ménager** a relevé qu'un chiffre de 360 kg par an et par habitant avait été annoncé pour les déchets alors que le poids résiduel – c'est-à-dire restant à enfouir ou à incinérer – est généralement estimé à 250 kg.

Dans le domaine de l'eau, il conviendrait d'impliquer les commissions locales de l'eau (CLE) et les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), qui ne sont pas cités dans le projet de loi.

S'agissant du développement du photovoltaïque et de l'énergie solaire dans les logements anciens, il conviendrait de lever les blocages mis par les architectes des bâtiments de France (ABF).

**M. Jean-Louis Gagnaire** s'est félicité que le thème des transports périurbains, qui ne figurait pas dans l'avant-projet de loi présenté au Sénat, ait été intégré. Il n'empêche, le développement de l'intermodalité est subordonné à la coordination des autorités organisatrices de transports (AOT).

La France est très à l'aise pour construire de grandes infrastructures comme les LGV mais la saturation des nœuds ferroviaires, en particulier celui de l'agglomération lyonnaise, est pénalisante. Le contournement ferroviaire des grandes agglomérations est crucial.

Des réalisations ont déjà été menées à bien dans le secteur industriel, notamment dans le cadre des pôles de compétitivité énergie et chimie-environnement. La prise en compte de l'environnement n'est pas uniquement contraignante ; elle est aussi vecteur de croissance économique. Le groupe socialiste déposera des amendements tenant compte de cette dimension.

**M. Robert Lecou** a jugé la démarche excellente : la prise de conscience consécutive au Grenelle place la France sur la bonne trajectoire.

L'article 41 promeut des techniques nouvelles pour recycler les ordures ménagères. Le système de la torche à plasma, pas encore en vigueur en France, est intéressant : il ne produit ni fumées ni scories mais de l'énergie. L'expertise de l'administration centrale pourrait se joindre à celle des administrations régionales.

L'État est désormais engagé en faveur de la LGV Nord-Europe – Sud-Europe, qui comblera un manque.

**M. Michel Piron** a recommandé que le code de l'urbanisme soit revisité pour prendre en compte les transports collectifs en milieu urbain ainsi que les liaisons entre lieux d'habitation, de travail et de service. Le comité opérationnel (COMOP) urbanisme a émis ce souhait à l'unanimité.

N'est-il pas également grand temps de mieux faire valoir l'utilité publique, systématiquement contestée par d'innombrables associations défendant des intérêts particuliers ? Construire une infrastructure routière ou ferroviaire prend vingt ans en France, dix en Grande-Bretagne et sept en Espagne.

**M. Antoine Herth** a salué l'ambition du projet de loi.

Une taxe sur les camions doit être créée sans tarder en France, comme en Allemagne.

Le moteur à explosion, inventé au XIX<sup>e</sup> siècle, a fait son temps. Un effort de recherche considérable doit donc être accompli pour inventer le moteur du XXI<sup>e</sup> siècle.

Compte tenu du poids du secteur agricole et agroalimentaire, les objectifs affichés en ce qui concerne la réduction de l'usage de produits phytosanitaires seraient lourds de conséquences.

L'agriculture biologique est une méthode de production mais surtout le contre-symbole des OGM. Comment le Gouvernement compte-t-il communiquer sur ce sujet ?

**M. Yves Albarello** a officiellement invité le ministre d'État à venir visiter le site expérimental de Claye-Souilly, spécialisé dans la CSC.

**Mme la secrétaire d'État** a indiqué que le chiffre de 350 kg de déchets correspondait au volume de production brute. Le texte vise deux objectifs : la réduction de ce volume ; l'augmentation de la part recyclée, actuellement trop faible.

Le projet de loi de programme récapitule les buts à atteindre. Les moyens seront fournis par la loi de finances pour ce qui concerne les mesures de nature fiscale et par la loi d'application du Grenelle pour ce qui concerne les dispositifs réglementaires.

De même, des dispositions relatives à l'eau pourront être portées par la loi d'application tandis que la loi de programme s'attache à définir les outils et les objectifs, par exemple la trame verte et bleue ou la réduction de l'usage des produits phytosanitaires.

Sur le milliard d'euros supplémentaire prévu pour la recherche et le développement, 400 millions d'euros seront alloués à un fonds de démonstrateurs, chaînon manquant entre la recherche et l'industrialisation, traditionnel en France. Et, sur ces 400 millions, 100 millions seront réservés à la capture et au stockage du carbone. Le conseil d'administration de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) doit installer ce fonds dès demain.

**M. le ministre d'État** a ajouté que le Sénat est en train de revenir sur la mesure de la LME concernant le versement Transport.

Les compteurs intelligents sont essentiels pour contenir les pics de consommation.

Le texte évoque le facteur quatre pour les gaz à effet de serre mais précise que l'objectif est le facteur dix par point de PIB ou en tenant compte des tendanciels. Il ne faut pas raisonner de manière statique car la croissance mondiale n'est pas nulle.

L'État fléchera 450 millions d'euros en faveur de la régénération.

C'est évidemment en 2012 que doit intervenir la reconversion des SAU.

Il ne s'agit pas de savoir combien ces mesures coûteront mais au bout de combien de temps elles rapporteront. Tous les bâtiments publics seront financés par des contrats de performance énergétique – rentables entre la cinquième et la huitième année –, à commencer par le siège du MEEDDAT. Cependant, tout ne pourra pas être fait de front. Il faut aussi organiser les audits carbone de toutes les organisations de plus de cinquante personnes.

Les normes seront modulées par décret, selon les endroits.

Les économies d'énergie permettent aux entrepreneurs d'améliorer leurs performances, en particulier dans l'hôtellerie et la restauration ; pour mettre sur pied une ingénierie financière, il faudra discuter avec la branche professionnelle. Les compagnies foncières se précipitent car ils ont calculé qu'ils rentabiliseront l'opération en six ans et demi.

Les contournements à réaliser ne sont pas énumérés dans ce texte mais l'intérêt de celui de Rhône-Alpes est évident. Des sillons peuvent aussi être libérés grâce aux LGV.

Il n'est pas nécessaire de saisir le Parlement pour trouver des solutions intelligentes. Les collectivités territoriales et les AOT ont le loisir – nombre d'entre elles le font déjà – de favoriser le vélo ou d'instituer le ticket unique pour les transports collectifs.

Le degré de performance énergétique de la torche à plasma doit être étudié.

Il ne serait pas absurde d'appliquer le principe pollueur-payeur aux réalisations publiques antérieures comme les autoroutes. Il faut commencer par dresser la liste des grosses cicatrices.

Le COMOP urbanisme travaille. Les procédures en vigueur mériteraient probablement une réforme assez approfondie ; Mme Boutin et ses services étudient le problème avec attention.

Il est difficile de contrôler le débat sur les OGM. La plus belle valise du monde a beau contenir le plus beau des contenus, si les amis du propriétaire l'équipent de deux mauvaises poignées, on ne voit que ces dernières.

Le Gouvernement favorisera systématiquement les transports collectifs ferrés. Le schéma national des transports ne s'arrête pas aux grandes infrastructures prévues dans ce texte mais il était essentiel, par exemple, de faire passer le message que la liaison Est-Ouest démarrera sans délai.

La qualité de l'air et des matériaux est importante mais le Gouvernement s'oriente pour l'instant vers des normes d'objectifs.

M. le ministre d'État a conclu qu'une visite sur la Côte d'Opale était envisageable.

**Le président Patrick Ollier** a remercié M. le ministre d'État et Mme la secrétaire d'État pour leurs réponses argumentées.



#### **Information relative à la Commission**

La commission a procédé à la désignation de candidats pour siéger à une éventuelle commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à la responsabilité environnementale (n° 916) ; ont été nommés :

<b>Titulaires</b>	<b>Suppléants</b>
M. Patrick Ollier (UMP)	M. Michel Havard (UMP)
M. Jérôme Bignon (UMP)	M. Christian Jacob (UMP)
M. Alain Gest (UMP)	Mme Fabienne Labrette-Ménager (UMP)
M. Serge Poignant (UMP)	M. Philippe Tourtelier (S.R.C.)
Mme Marie-Line Reynaud (S.R.C.)	M. Jean Grellier (S.R.C.)
M. Jean Gaubert (S.R.C.)	M. Jean Dionis du Séjour (NC)
Mme Frédérique Massat (S.R.C.)	M. André Chassaigne (GDR)

