

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 du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mercredi

28 septembre 2011

Séance de 15 heures

Compte rendu n° 64

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2010-2011

– Audition, ouverte à la presse, de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et de M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, sur le cadencement, le plan de lutte contre le changement climatique et la préparation de la conférence de Durban. .... 2

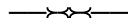
**Présidence de  
M. Serge Grouard**  
*Président*



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a entendu **Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement**, et **M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, sur le cadencement, le plan de lutte contre le changement climatique et la préparation de la conférence de Durban**.

**M. le président Serge Grouard.** Soyez les bienvenus, Madame et Monsieur les Ministres. Nous avons aussi le plaisir d'accueillir M. Hubert du Mesnil, président de Réseau ferré de France, et M. Guillaume Pepy, président de la SNCF.

Je vous propose d'organiser notre audition en deux temps : une première partie sur le cadencement, la modulation des horaires, l'offre de sillons ferroviaires ; une seconde consacrée aux questions d'actualité, notamment à la préparation de la conférence de Durban et l'évolution de notre lutte contre le changement climatique. Mais nous souhaitons aussi, Madame la Ministre, que vous puissiez revenir pour évoquer le schéma national d'infrastructures de transport (SNIT).



### Cadencement

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.** La mise en place du service annuel 2012 est prévue pour le 11 décembre prochain. C'est une actualité ferroviaire d'une énorme importance, et vous avons tenu à ce que M. Pepy et M. du Mesnil nous accompagnent pour en parler avec vous. Certes, tous les ans, les horaires changent, mais cette année, le changement concernera 85 % des horaires. Tout le monde est conscient de l'importance des problèmes que cela posera. La SNCF a donc anticipé en rendant publics ces nouveaux horaires dès lundi dernier, soit trois mois à l'avance, et en communiquant beaucoup.

Ces changements sont motivés par de bonnes raisons. S'agissant du ferroviaire, le Grenelle de l'environnement s'articule autour de deux axes : le développement du réseau de lignes à grande vitesse et la rénovation du réseau existant, qui passe par la pérennisation et la modernisation des lignes.

Le développement du réseau, c'est notamment la mise en service de la LGV Rhin-Rhône, que le Président de la République a inaugurée le 8 septembre. Nous aurons ainsi un Lyon-Strasbourg en trois heures quarante et un Paris-Belfort en deux heures dix-sept – une révolution pour ce territoire.

Il y a aussi la deuxième phase de la LGV Est dont les travaux sont en cours – Strasbourg sera ainsi à moins de deux heures de Paris dès 2015 –, le tronçon Tours-Bordeaux de la ligne Sud Europe Atlantique, qui mettra Bordeaux à deux heures de Paris ; la ligne reliant Le Mans à Rennes qui permettra aux Parisiens d'arriver à Rennes en une heure trente. Pour ces deux derniers projets, les contrats ont été signés avant l'été et la fin des travaux interviendra avant la fin 2016.

Il y a enfin le contournement de Nîmes et de Montpellier, dont la procédure d'attribution est en cours : Montpellier sera, à terme, à trois heures de Paris.

Outre des gains de temps substantiels, ces grands projets permettront aussi de libérer de la capacité de circulation sur les lignes classiques pour les autres services : TER et TET, mais aussi fret.

Tout ce programme est sans précédent : là où les chantiers se succédaient les uns après les autres, ce sont maintenant quatre lignes qui sont construites simultanément.

Pour la rénovation du réseau, second axe du Grenelle, des investissements considérables sont mobilisés pour tout le réseau français, sur toutes les lignes, aussi bien celles qui sont surchargées comme en Île-de-France, que celles moins chargées qui permettent aux TER et TET de desservir et de désenclaver nos territoires.

Ce sont 13 milliards d'euros qui sont prévus sur huit ans pour remettre en état un réseau qui a souffert de sous-investissement jusqu'en 2005. Ils concernent non seulement les voies, mais aussi les ponts, les tunnels, les remblais, les caténaires, le matériel de signalisation, tous ces éléments qui, lorsqu'ils sont trop vieux, se dégradent ou tombent en panne de façon aléatoire et obligent à ralentir, à retarder voire à supprimer des trains – vous nous saisissez d'ailleurs régulièrement à ce sujet.

Alors que l'on rénovait 400 kilomètres de voies par an jusqu'en 2005, nous sommes passés à 1 000 kilomètres et nous maintiendrons ce rythme : il le faut pour assurer un avenir au rail en France. Le défi que nous devons relever aujourd'hui, c'est de réaliser tous ces travaux alors même que le trafic augmente sur le réseau.

La décentralisation a permis aux régions de développer l'offre des services régionaux de voyageurs. En parallèle, les lignes nouvelles à grande vitesse permettent de prendre des parts de marché à l'avion et à la voiture, conformément à l'objectif du Grenelle de l'environnement. Mais en augmentant à la fois les travaux et le trafic, la place finit par manquer sur les voies pour la circulation des TGV, des TER, des TET, des trains de fret. Il faut donc mieux agencer les trains.

C'est pourquoi les horaires, qui étaient gérés depuis de nombreuses années par de simples adaptations à la marge, ont été totalement remis à plat pour 2012. Certaines exigences étant incompatibles, RFF et la SNCF ont dû se poser des questions comme : vaut-il mieux gagner quelques minutes sur un trajet précis, quitte à perdre de la place sur le réseau, ou vaut-il mieux permettre à tous les trains de cohabiter au mieux ?

Lorsque la capacité vient à manquer, c'est la seconde option qui doit être choisie. Il faut aussi mieux organiser les travaux, de préférence de nuit là où c'est possible et où le trafic de fret le permet, pour qu'ils ne perturbent qu'*a minima* les dessertes, et les standardiser, pour qu'il n'y ait pas chaque jour un horaire différent.

En un mot, il faut rationaliser la gestion de notre réseau. Jusqu'à maintenant, on a organisé au mieux les grilles horaires, mais il nous faut changer complètement de méthode. Rationaliser ne veut pas dire que le système ferroviaire sera sourd à toutes les demandes légitimes et ponctuelles, qui correspondent à des besoins particuliers. Cela signifie plutôt qu'un socle solide et stable doit être installé pour pouvoir répondre au mieux à ces demandes.

Rationaliser, cela veut dire aussi diminuer le nombre de modifications tardives, d'adaptations de dernière minute, qui suppriment des trains ou les mettent en retard et qui nuisent directement à la qualité de service ressentie par les voyageurs.

Enfin, il est bon de prévoir les marges nécessaires pour pouvoir rattraper les petits aléas inévitables sans que tous les trains qui suivent soient impactés. Ces marges augmentent parfois le temps de parcours affiché, mais on gagne en « robustesse » et si le temps de parcours est mieux respecté, c'est une amélioration du service pour l'utilisateur.

Cette remise à plat des horaires par RFF et la SNCF fournit l'occasion de continuer à développer un nouveau mode d'organisation des trains, le cadencement. Celui-ci a déjà fait ses preuves dans de nombreux pays autour de nous. Il est d'ailleurs déjà en place dans de nombreuses régions, en Rhône-Alpes notamment depuis 2008.

Le cadencement, c'est la répétition de la même séquence de trains qui effectuent des missions identiques, avec des horaires similaires au cours de la journée – 7h12, 10h12, 15h12, etc. Cette visibilité permet de mieux mémoriser les horaires et de faciliter les correspondances.

L'année 2012 verra le franchissement d'une première étape, d'ampleur limitée, vers un déploiement à l'échelle nationale. Le rythme choisi reste modéré et raisonnable, mais c'est tout de même un pas très délicat que celui du service annuel 2012.

**M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.** Le travail mené depuis plus de deux ans par RFF, la SNCF et les autorités organisatrices a précisément eu pour objet de faire en sorte que les changements positifs soient aussi nombreux que possible et de s'assurer que les effets négatifs soient réellement imposés par l'intérêt général. Au long de centaines de réunions dans toute la France, les horaires ont progressivement été ajustés pour prendre en compte autant que possible les très nombreuses contraintes.

Même imparfaites, ces évolutions doivent se faire. Ne rien changer, sauf à la marge, ce serait retarder les travaux, alors que notre réseau peine à faire rouler les trains dans de bonnes conditions. Ce serait aussi admettre que la crise larvée peut continuer alors que nous savons tous qu'elle impose à la SNCF d'inventer des solutions palliatives. Ce serait, enfin, renoncer aux ambitions de développement du réseau à grande vitesse qui constitue pourtant l'un des vecteurs essentiels du report modal.

Si les évolutions ne peuvent être parfaites, l'information de tous, elle, doit être sans faille. En effet, pour que ces évolutions perturbent le moins possible nos concitoyens, il faut qu'ils soient prévenus le plus complètement et le plus tôt possible. C'est pourquoi, au printemps dernier, avec Mme Kosciusko-Morizet, nous avons demandé à MM. Pepy et du Mesnil de travailler conjointement pour une communication en direction du grand public sur les conséquences de ce changement d'horaires.

Dès le mois de juin, RFF a lancé une campagne d'affichage sur ces travaux, qui se prolonge aujourd'hui par un spot publicitaire. Du côté de la SNCF, une campagne radio est également en cours. Afin de coordonner cette communication conjointe, nous avons confié une mission au préfet Bernard Niquet. Enfin, nous avons demandé à la SNCF de permettre à tous de connaître les nouveaux horaires dès le mois de septembre. Depuis ce lundi, tous les horaires de l'an prochain sont disponibles sur le site internet de la SNCF. En toute transparence et dans toutes les gares, des messages préviennent les voyageurs et les incitent à les consulter. En octobre et en novembre, des informations seront de nouveau données par les médias, et les documents horaires seront distribués le plus largement possible.

Nous sommes donc à la veille d'un événement important pour le monde du ferroviaire. La SNCF et RFF sont mobilisés pour que tout se passe au mieux, et je les en remercie. Leurs directions régionales sont d'ailleurs à votre écoute pour vous transmettre toute information utile. Vous savez que nous souhaitons associer au maximum la représentation nationale à l'avenir du monde ferroviaire. D'ailleurs, certains d'entre vous sont membres de l'assemblée plénière des Assises du ferroviaire que Mme la ministre et moi-même venons de lancer – MM. Paternotte, Duron, Saddier, Bono. Compte tenu des enjeux de ces évolutions, il nous a paru essentiel que vous soyez parfaitement informés.

**M. Yanick Paternotte.** Le projet de cadencement est lancé depuis des mois et connaît des succès divers selon les régions en termes d'impact, d'appréciation, de réaction des élus et des habitants. Ces changements d'horaires ne risque-t-ils pas de cristalliser une situation pour plusieurs années, ce qui rendrait difficile l'insertion des nouvelles missions prévues au SNIT ?

Par ailleurs, c'est le service à la personne qui est concerné, mais qu'en est-il du fret ? Il y a une grande attente de la profession sur la qualité des sillons. Le cadencement suppose une gestion en parallèle des passagers et du fret, et une réactivité. Comment la problématique fret y est-elle intégrée, sachant que construire des sillons de bonne qualité n'est pas compatible avec l'état de notre réseau qui n'est pas suffisamment électrifié ?

Enfin, le cadencement risque d'avoir des conséquences particulières en région Île-de-France en raison de la nature interrégionale des liaisons. Les nouveaux projets – je pense à la ligne D, Creil-Roissy – risquent de ne pas pouvoir émerger parce que l'on aura figé les capacités liées au cadencement d'une région sur l'autre. J'appelle donc votre attention sur les dessertes interrégionales, surtout dans le bassin parisien, qui sont un casse-tête inextricable.

**M. Philippe Duron.** Le cadencement est un excellent mode d'organisation du système ferroviaire. Il optimise la capacité de l'infrastructure, ce qui est de nature à répondre à la question de M. Paternotte sur la possibilité de dégager des sillons pour le fret. Il renforce la robustesse de l'exploitation en industrialisant la conception de l'horaire et de la production. Enfin, il améliore la lisibilité, donc l'attractivité du train. Ce système a fait ses preuves en Suisse, mais aussi dans certaines régions françaises – je l'ai moi-même lancé dans la région de Basse-Normandie, il y a quelques années, avec la SNCF et RFF. Cependant, il suscite aussi des interrogations. S'agissant de la Basse-Normandie, les horaires proposés traduisent une dégradation du service aux heures de pointe et une amélioration aux heures creuses. Un allongement des temps de parcours et des ruptures de charges caractérisent aussi le nouveau système.

Pouvez-vous garantir, madame la ministre, que la qualité de l'offre TER sera maintenue ? La SNCF et RFF ont-ils la capacité d'organiser le cadencement en termes humains dans un contexte où les travaux viennent perturber l'offre ferroviaire ?

Ma dernière question s'adresse plutôt aux présidents de la SNCF et de RFF. Dans ma région, il a été question de réservations sur les TET. Cette initiative saugrenue est-elle retenue ? Devra-t-on réserver sa place pour voyager dans des trains fragiles et anciens ?

**M. André Chassaigne.** Le cadencement, c'est une mutation à grande vitesse : on a voulu faire en quelques mois, ce que d'autres pays ont mis beaucoup plus longtemps à faire. La Suisse a mis dix ou quinze ans pour mettre en place le cadencement. Le fait d'aller aussi vite crée des problèmes, notamment un effet cascade. Vous commencez à servir les grandes

lignes inter-cités, les lignes à grande vitesse et les TER n'ont plus que les miettes. Ils doivent s'adapter sans concertation, pratiquement sans transparence, à un cadencement qui est fait à un niveau supérieur, et les voyageurs des régions rencontrent de multiples difficultés pour trouver une réponse à leurs attentes.

Ces modifications très rapides bouleversent aussi le quotidien des usagers. Un simple décalage de dix ou quinze minutes sur une ligne TER a des conséquences pour les familles en termes de garde d'enfants, et pour les collectivités territoriales en termes de périscolaire. Mais les conséquences sont aussi financières, car si les régions ne veulent pas mettre d'argent en plus, il en résulte une dégradation du service. Pour que la région Auvergne puisse maintenir une qualité du service équivalente à ce qu'elle était avant le cadencement, il lui faudra investir 2,5 millions d'euros, sans compensation. De plus, certains travaux minimes sur des dessertes peu utilisées durent très longtemps, car les régions ne s'y retrouvent pas, et les conséquences sont extrêmement graves pour les usagers.

Enfin, le Grenelle de l'environnement s'est fixé des objectifs en termes de fret ferroviaire : faire passer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 à 25 % à l'échéance 2022 et atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012. Or, non seulement on ne satisfait pas ces exigences mais on constate au contraire une dégradation régulière du fret ferroviaire. Madame la ministre, des solutions seront-elles apportées au niveau de la branche fret après la nouvelle restructuration que vous avez engagée à grande vitesse ?

**M. Jean-Marie Sermier.** Je serai le « *vilain canard* » de cette séance. En effet, le 11 décembre 2011, le Jura portera un brassard noir, puisque la ligne nouvelle du TGV ira directement de Dijon à Besançon, évitant ainsi le département du Jura et la gare de Dôle. Je sais bien, madame la ministre, que vous n'y êtes pour rien ! C'était une décision de Mme Voynet et de M. Gayssot. Mais lorsque Dôle ne sera plus sur la ligne à grande vitesse, il sera difficile d'avoir des trains, même s'il y a une gare ! Je sais que beaucoup de gens disposant de lignes aimeraient avoir une gare, mais nous c'est l'inverse. La SNCF s'était engagée à maintenir une desserte de même niveau avec une ancienne ligne. Mais on peut se demander combien de temps on va desservir une gare par une ancienne ligne, alors qu'il y a une ligne nouvelle à grande vitesse à côté. Et pour que les Jurassiens ne perdent pas tout, je souhaite que le cadencement leur permette de rejoindre le plus facilement possible la gare de Dijon, qui deviendra, de fait, la gare du Jura.

Par ailleurs, la SNCF et RFF prendront-ils enfin des engagements sur le TGV Paris-Lausanne par le département du Jura ? Cette ligne existe, mais elle doit être modernisée pour continuer à être rentable.

**M. Philippe Boënnec.** Je ne suis pas éloigné de partager l'analyse d'André Chassaigne. Ma circonscription se trouvant en bout de ligne, au bord de la mer, j'aimerais savoir si une concertation a eu lieu avec l'ensemble des acteurs : collectivités, élus, usagers. Des études d'impact ont-elles été réalisées ? Les changements d'habitude étant les révolutions les plus difficiles, il y aura forcément des contestations.

Enfin, madame la ministre, une question hors sujet : l'aéroport Notre-Dame-des-Landes verra-t-il un jour des TGV arriver à ses portes ?

**Mme Fabienne Labrette-Ménager.** On ne peut que se féliciter de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône et de la LGV qui mettra Rennes à une heure trente de Paris.

Néanmoins, la ligne Caen-Le Mans-Tours nous préoccupe beaucoup. Elle n'est pas électrifiée, alors qu'elle est très importante pour nos territoires, tant pour la Basse-Normandie que pour les pays de Loire – et pour ma circonscription. Elle a connu des changements d'horaires qui affectent la vie quotidienne des populations, des jeunes, notamment, qui prennent le train pour aller au lycée. Il est donc très important que la concertation ait lieu avec les élus. Lorsque les services fiscaux, La Poste décident de changer des horaires, ils viennent nous rencontrer. Là, nous apprenons ces changements par la presse. Un peu plus de concertation nous permettrait de mieux comprendre les modifications d'horaires.

**Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont.** Il y a tout lieu de se féliciter en effet de la mise en service de certaines LGV, et je mentionnerai la LGV Sud Europe Atlantique. On ne peut que se féliciter de la réalisation du barreau TGV Limoges-Poitiers, partie intégrante de cette SEA dont les collectivités territoriales sont actionnaires.

Il ne viendrait non plus à l'idée de personne de contester l'utilité du cadencement, mais force est de constater que sa mise en œuvre est difficile, y compris dans les territoires où l'on a envie de jouer le jeu. Messieurs les présidents de RFF et de la SNCF, vous étiez présents ce matin aux assises des transports régionaux organisées par l'ARF et j'imagine que les présidents de conseils régionaux vous ont fait part de certaines remontées du territoire, s'agissant de la mise en œuvre du cadencement. Les hiatus ont été pointés : allongement des temps de parcours, ruptures de charge, suppression de certaines dessertes. Le cumul de ces désagréments avec certains effets collatéraux – trains à confirmer, maquis tarifaire – suscite l'incompréhension de nos concitoyens et leur désamour pour la SNCF.

Quels moyens entendez-vous mobiliser pour que la mise en œuvre du cadencement se fasse dans les meilleures conditions ? Comme l'a dit André Chassaigne, l'instauration du cadencement s'est étalée sur une dizaine d'années dans les pays où cela s'est bien passé. Les concertations ont-elles été assez approfondies ? L'information a-t-elle été suffisante en amont ? Je crains que non.

Enfin, puisque nous avons la chance de vous avoir avec nous, messieurs les présidents, je voudrais appeler votre attention sur le hiatus qui existe entre les sommes que l'État a prévu d'affecter à la rénovation des matériels pour les trains d'équilibre du territoire et les besoins sur ces lignes. Si les chiffres dont je dispose sont bons, ces sommes sont de l'ordre de 300 millions pour plus de trente lignes d'équilibre du territoire. Les moyens mobilisés ne sont donc pas à la hauteur des enjeux. Comment ce projet important peut-il être mis en œuvre ? De telles mesures doivent engendrer une plus-value territoriale, pas une moins-value. Comment entendez-vous y arriver ?

**M. Daniel Fidelin.** On ne peut que se réjouir des projets de cadencement et de modernisation du réseau et de la mise en œuvre des différentes LGV dont vous nous avez parlé, madame la ministre, mais je constate à la lecture de la page 11 du document que vous nous avez remis que rien n'est prévu pour la partie Ouest. Cela signifie-t-il que nous ne bénéficierons pas de ce cadencement ? Est-ce parce que les lignes sont saturées, ou parce que le réseau est parfait et qu'il n'a pas besoin d'être modernisé ? À moins que vous ne conserviez des créneaux pour le développement du port du Havre ?

**M. Bertrand Pancher.** Je veux d'abord me féliciter de la réalisation des objectifs du Grenelle de l'environnement en matière de création d'infrastructures de transport. Quel enseignement pouvons-nous tirer de ces engagements au bout de quelques années ? Ne

faudrait-il pas prévoir des inflexions au modèle dessiné par les grands acteurs du Grenelle de l'environnement ?

La rénovation du réseau, c'est-à-dire des lignes et du confort des trains, a été le grand enseignement du débat public sur le Grand Paris. Alors que nous raisonnions en termes de nouvelles lignes, on nous renvoyait en écho la qualité de l'existant. Mais quand j'utilise le RER A pour prendre le TGV à Marne-la-Vallée, je monte dans le train en sueur. Je vous engage à faire le parcours de temps en temps : c'est épouvantable ! Heureusement, j'arrive dans mon département grâce à une navette de bus financée par les collectivités ! Ne pourriez-vous donc pas soutenir d'autres initiatives en milieu rural – covoiturage, intermodalité – ainsi qu'en milieu urbain ? Comment mieux arbitrer entre ces demandes ? La vision que nous avons du développement de nos grandes infrastructures et de notre rénovation n'est-elle pas trop parisienne et trop centralisée ? Ce modèle doit-il évoluer dans le temps ? Quel enseignement tirez-vous de ces actions qui, pour le moment, sont un grand succès à mettre à l'actif du Grenelle de l'environnement ?

**Mme Françoise Branget.** Nous nous réjouissons tous du lancement des grandes lignes sur le territoire. J'aurai la chance d'assister à l'inauguration de la LGV Rhin-Rhône puisque celle-ci passe sur mon territoire et cela interviendra concomitamment au nouveau cadencement. Néanmoins, dans le document que vous nous avez transmis, madame la ministre, c'est la première fois que je vois une carte de France sans la branche Sud qui aurait dû compléter cette LGV Rhin-Rhône vers Lyon. Comment l'expliquez-vous ?

Par ailleurs, s'agissant du cadencement, avez-vous suffisamment tiré parti des expériences déjà réalisées sur notre territoire et des dispositifs instaurés par nos voisins ?

**M. Jacques Le Nay.** La carte du service annuel 2012 fait apparaître de nombreuses améliorations sur le territoire national. Mais, sur la partie Grand Ouest de la France, je ne remarque aucune amélioration. Je sais qu'en 2016, Rennes sera à une heure et demie de Paris, mais pour 2012 je ne vois rien apparaître ! J'aimerais donc avoir des explications.

**M. le président Serge Grouard.** Toutes ces interventions traduisent un consensus sur le principe de cette réforme, mais elles font également état d'interrogations quant aux risques liés à sa mise en œuvre. Je partage ce double point de vue.

Nous sommes confrontés à une difficulté de financement de l'ensemble des projets actuellement en cours, qu'il s'agisse de modernisation de l'existant ou de création de nouvelles lignes. Nous devons trouver un optimum global en la matière, éventuellement en diminuant l'optimum lié à la création de LGV. Il devrait être possible, dans un autre schéma, d'utiliser des infrastructures existantes pour réduire le coût de réalisation des lignes à grande vitesse. Cela dégraderait quelque peu la performance, mais permettrait d'améliorer sensiblement l'équation financière. Je souhaite que cette idée soit examinée de près, et non balayée d'un revers de main.

**Mme la ministre.** Une telle réforme est de toute évidence compliquée à mettre en place en raison des travaux, mais il nous fallait réagir, car si nous avions maintenu un rythme de rénovation à 400 ou 500 kilomètres par an, des lignes auraient dû fermer, et cela nous aurait conduits à la catastrophe. Il a donc fallu accélérer le rythme des travaux, mais nous aurions laissé perdurer le problème pendant de nombreuses années si nous avions attendu la fin de ces travaux pour procéder au cadencement. La marche est un peu plus haute, mais cela



permet au moins de donner des perspectives aux voyageurs, pourvu qu'on leur explique bien – j'entends la critique à cet égard.

Sur la question de la concertation, évoquée par plusieurs d'entre vous, j'entends aussi la critique. Une mission a été confiée à Bernard Niquet qui est chargé de travailler avec tous les élus qui le souhaitent. Une mobilisation des préfets est prévue pour qu'ils puissent eux-mêmes informer les élus et faire des réunions, si nécessaire, sur des problèmes particuliers. La SNCF et RFF ont été mobilisés au niveau local pour préinformer. MM. Pepy et du Mesnil pourront vous donner tout à l'heure des informations complémentaires. Il est vrai que nous allons plus vite que certains pays voisins, mais dans la mesure où, de toute façon, la réforme sera compliquée à mettre en œuvre, on peut estimer préférable de ne pas l'étaler sur des années.

M. Paternotte a posé la question de la cristallisation pour plusieurs années. Les travaux étant à l'origine d'une grande partie des problèmes, il n'y a pas d'effet de cristallisation, même si l'on peut ensuite discuter au cas par cas.

Quant à la question du fret, l'objectif est de mettre plus de sillons de meilleure qualité à disposition pour le fret – environ 20 % de plus. Le fret fait donc bien partie de nos objectifs, même si nous savons que tous les problèmes ne seront pas réglés pour autant et s'il y a, à court terme, un conflit de circulation en raison des travaux de nuit.

Il est vrai que des TER et des TET sont impactés. Nous avons fait le maximum pour satisfaire les demandes, plusieurs centaines de réunions ont eu lieu, à différents échelons, avec tous les acteurs, et nous restons à disposition pour travailler les sujets particuliers. Sur la gare de Dôle ou la ligne Caen-Le Mans-Tours, je laisserai à M. Pepy le soin de vous répondre. Mais si le secteur Ouest n'apparaît pas sur le document fourni, c'est parce que, en théorie, il est déjà cadencé, tout comme Rhône-Alpes.

La somme de 300 millions d'euros, madame Pérol-Dumont, correspond à la rénovation du matériel existant. Il y a, par ailleurs, un projet de renouvellement d'ensemble du matériel avec une hypothèse haute à 2 milliards et il est prévu de lancer un appel d'offres sur ce sujet l'an prochain. Certaines lignes seront prioritaires – je pense à Paris-Clermont et Paris-Limoges.

Oui, monsieur Pancher, l'existant, c'est important. D'ailleurs, on réalise le Grand Paris, mais on signe un contrat particulier pour rénover les RER existants ; on fait les TGV, mais on augmente fortement le nombre de rénovations de kilomètres existants. C'est toute la crédibilité du dispositif ! De même, pour l'adaptation des modèles aux différents territoires, nous avons eu beaucoup de discussions sur le SNIT et je suppose que nous en aurons encore, y compris au Parlement, mais cela fait bien partie de nos ambitions.

La branche Sud Rhin-Rhône est bien au programme, madame Branget. Elle est inscrite dans le SNIT. Le Premier ministre l'a affirmé.

Un mot sur la Bretagne. Les élus bretons ont souhaité rester à l'écart dans l'attente de la LGV Bretagne-Pays-de-Loire, et comme ce sont des liaisons terminales, cela n'a pas posé de problèmes.

**M. le ministre.** Je laisserai MM. Pepy et du Mesnil répondre aux questions concernant les différentes destinations. Je voudrais souligner que cette réforme était une

nécessité. Soyons honnêtes, à un moment nous nous sommes demandé s'il ne serait pas préférable de la repousser d'un an en raison des prochaines échéances, mais il aurait été contraire à l'intérêt national d'accumuler encore les retards. La CGT elle-même a reconnu la nécessité d'une telle réforme et j'ai apprécié qu'elle assure vouloir faire tout pour que le cadencement soit un succès. Il y va en effet aussi de l'image de l'entreprise.

Monsieur Chassaigne, 85 % des horaires changent et un tel chamboulement aura inévitablement des conséquences sur la vie des gens, mais nous essayons de procéder à un maximum de concertations. Nous avons d'abord consulté les maires et les conseillers régionaux, et il est vrai que les parlementaires ont été les derniers. Cela dit, nous ne pourrions pas forcément résoudre tous les problèmes, nous le savons bien.

M. le président de la Commission a raison de se demander s'il est nécessaire de faire de nouvelles lignes TGV et s'il ne faudrait pas réhabiliter les anciennes, mais les nouvelles lignes présentent l'avantage de décharger les anciennes et de faciliter le fret. Or, le bilan en matière de fret ferroviaire est améliorable – c'est un doux euphémisme !

**M. Guillaume Pepy, président-directeur général de la SNCF.** Monsieur Paternotte, vous avez évoqué la difficulté de trouver des sillons entre le grand bassin parisien et l'Île-de-France. C'est en effet l'une des plus grandes difficultés auxquelles nous sommes confrontés. Nous devons y travailler, mais vous n'avez pas rêvé : il y a réellement un mur entre l'Île-de-France et les régions limitrophes en termes de sillons et de tarifs.

S'agissant des moyens humains, monsieur Duron, nous en avons longuement parlé avec Hubert du Mesnil, le cadencement cela coûte de l'argent dans un premier temps : vous détruisez nécessairement des enchaînements de conducteurs, de contrôleurs et de machines, et vous reportez la nuit des travaux qui se faisaient le jour, d'où un surcoût pour la collectivité. Nous avons estimé que le coût du cadencement à l'instant zéro était de l'ordre de 50 millions d'euros pour la SNCF et de 50 millions pour RFF. Mais dès que le cadencement sera fait, nous continuerons notre travail sur la dépense publique en rebâtissant des enchaînements aussi efficaces que les précédents. Au passage, la réforme se traduit par l'embauche, à la SNCF, d'une soixantaine de conducteurs supplémentaires à nombre de trains équivalent, parce que certains passages de relais sont devenus extrêmement tendus.

La ligne Caen-Le Mans-Tours est essentielle pour les usagers qui vont de région à région, car elle en traverse trois. Le service et les horaires ne sont pas formidables, c'est clair. Nous n'avons pas trouvé de solution idéale. Il faudrait une sorte d'entente interrégionale, car il y a des conflits d'intérêts.

Je terminerai par une considération d'ordre général. J'ai un peu d'ancienneté dans le métier et sans être terrifié, je suis inquiet. En France, nous n'avons jamais changé 80 % des horaires le même jour. Nous faisons d'ailleurs la comparaison avec le passage à l'euro ou à l'an 2000. Nous devons faire comprendre à nos compatriotes que les travaux, l'ouverture de lignes nouvelles, la clarification relèvent de l'intérêt général, mais que certains intérêts particuliers pourront en souffrir ici ou là. Nous avons fait tout ce que nous avons pu, et les élus aussi, mais des problèmes se poseront inévitablement. Il faudra donc mettre en avant cette notion d'intérêt général et examiner les problèmes qui auraient été mal réglés.

Nous avons trois solutions à proposer. Premièrement, si un problème a mal été réglé cette année, nous devons ensemble – élus, RFF, SNCF – remettre le travail sur le métier pour trouver une solution en 2013.

Ensuite, dans certains cas, il nous faudra, avec les élus, ici prévoir un taxi collectif pour tenir le cadencement parce qu'un arrêt de TER a sauté, ailleurs mettre un bus complémentaire, bref trouver des solutions de service public de dernière minute pour faire face à telle ou telle situation.

Enfin, nous nous sommes engagés, en cas de réelle détérioration, à voir avec les associations d'usagers quel geste commercial nous pourrions faire.

Mais nous insisterons sur un point : cette transformation fondamentale, qui se traduira par plus de trains, plus à l'heure et par une modernisation du réseau, va bien dans le sens de l'intérêt général, même si elle entraîne quelques frottements.

**M. Hubert du Mesnil, président de Réseau ferré de France.** Cette étape du cadencement, plus importante que les précédentes, n'est pas la dernière : pendant quatre à cinq ans, la mise en ordre des sillons et la mise en état du réseau devront progresser. Le cadencement n'est pas utile sur l'ensemble du territoire, mais à la fin de l'année prochaine, à peu près 20 % des circulations régionales et la moitié des circulations TGV seront cadencées.

Mettre en ordre des sillons et ne pas appliquer immédiatement les nouveaux horaires en raison des travaux est difficile à expliquer, d'où l'importance de la concertation que nous avons lancée. Néanmoins, n'hésitez pas à nous demander des explications supplémentaires si vous le souhaitez.

À l'avenir, il nous faudra tirer les enseignements de ce qui se va se passer dans les prochains mois, sans tout remettre en cause néanmoins.

L'objectif est d'organiser le mieux possible l'ensemble des circulations sur le réseau, y compris celle du fret pour lequel nous gardons des sillons disponibles. Certes, pour les trains interrégionaux, l'exercice est difficile, notamment en l'Île-de-France, mais n'opposons pas trop les TGV – pour lesquels l'intérêt du cadencement est de proposer les bonnes correspondances – aux TER, qui doivent desservir les TVG. Il y a des conflits d'intérêt, c'est certain, mais au total l'ensemble de nos concitoyens y gagnera.

**Mme la ministre.** Je remercie beaucoup M. Guillaume Pepy et M. Hubert du Mesnil de nous avoir accompagnés aujourd'hui.

**M. le ministre.** Un mot encore à propos de la liaison ferroviaire Lyon-Turin : nous sommes parvenus hier avec le ministre italien des transports, Altero Matteoli, à un accord sur la descenderie de La *Maddalenna*. En outre, nous avons trouvé un accord financier sur la première partie de la liaison : 57,9 % du financement pour l'Italie et 42,1 % pour la France. Il n'y a donc ni gagnant ni perdant : le seul gagnant est le projet. Le démarrage du chantier nous permet ainsi de conserver les subventions européennes.

**M. le président Serge Grouard.** Je remercie à mon tour monsieur le ministre et MM. Guillaume Pepy et Hubert du Mesnil, qui nous quittent, au moment où nous allons aborder la seconde partie de notre réunion.

## **Plan de lutte contre le changement climatique et préparation de la conférence de Durban**

**Mme la ministre.** Je souhaite à présent vous présenter les actions de la France et faire un point sur les négociations internationales.

Au niveau national, nous sommes mobilisés dans deux directions : l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre, pour limiter le réchauffement climatique, et l'adaptation à celui-ci.

L'atténuation est la réduction des émissions de gaz à effet de serre, que la France veut diviser par quatre à l'horizon 2050. Les engagements du Grenelle doivent permettre de les réduire déjà de 23 % en 2020 par rapport à 1990. Dans l'intervalle, nous espérons des ruptures technologiques qui nous aideront à tenir nos objectifs à plus long terme.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Dans le bâtiment, 6 millions de ménages ont fait réaliser des travaux de rénovation de leur logement depuis 2005. Dès 2010, près de 100 000 logements neufs étaient labellisés bâtiment basse consommation, ce qui traduit une anticipation de la réglementation thermique de 2012. Dans les transports, le dispositif du bonus-malus permet à la France d'être le pays où le nouveau parc de véhicules est le moins émetteur. En outre, deux appels à projets ont été lancés par l'État pour les transports en commun en site propre en milieu urbain. Enfin, la part des énergies renouvelables est passée de 10 à 13 % ; l'objectif étant de 23 % en 2020, nous avons publié les appels d'offre sur l'éolien *off shore* et le photovoltaïque.

Ces actions doivent être renforcées. Si l'ensemble des dispositions du Grenelle était mis en œuvre, l'efficacité énergétique augmenterait de 17 % en 2020 – l'objectif étant de 20 %. Dans la suite de la table ronde nationale pour l'efficacité énergétique que j'ai installée en juin, le projet de loi de finances présenté ce matin en conseil des ministres prévoit la réforme du crédit d'impôt développement durable et de l'éco-prêt à taux zéro, avec un nouveau dispositif plus efficace, orienté sur les rénovations lourdes, et qui permettra d'empêcher les effets d'aubaine.

L'adaptation consiste à faire en sorte que les changements qui auront lieu à l'échelle de la planète ne nous affectent pas trop. Nous prenons acte que les phénomènes climatiques en cours nous concerneront à travers la hausse des températures, la montée du niveau de la mer, l'intensification des sécheresses et des événements climatiques extrêmes.

Le 20 juillet dernier, j'ai présenté un plan d'adaptation au changement climatique qui comprend 230 mesures. La France est ainsi le premier pays à disposer d'un plan d'adaptation global. Pour l'eau, le plan fixe un objectif de réduction de 20 % des consommations d'ici à 2020. Dans le domaine de la santé, il vise à anticiper l'émergence de certaines pathologies liées au changement climatique, la remontée des aires de déploiement de certaines pathologies, la venue d'insectes vecteurs d'épidémies. En matière d'aménagement du territoire, il prévoit de s'assurer de la durabilité de l'urbanisme et des infrastructures de transport.

En outre, le plan met un accent particulier sur le secteur des forêts, en privilégiant la plantation d'essences qui répondent aux enjeux climatiques des décennies à venir, certaines régions étant menacées par l'augmentation des incendies.

Enfin, nous nous tournons vers la prospective avec le « comité Trajectoires 2020-2050 » dont les conclusions, rendues publiques d'ici à quelques semaines, permettront d'orienter les stratégies de réduction des émissions.

Au niveau international, les choses sont difficiles. Nous préparons la Conférence des Parties, la COP 17, qui se tiendra à Durban au mois de décembre. La conférence de Copenhague, en décembre 2009, n'a pas été à la hauteur des espoirs ; l'an dernier, celle de Cancun, dont on n'attendait rien, est apparue comme un succès, mais n'a pas abouti à l'accord global que nous souhaitions.

La conférence de Durban se prépare dans un climat de grande incertitude : certains souhaitent qu'elle soit un simple début de mise en œuvre des accords de Cancun – que nous considérons insuffisants – ; d'autres voudraient, comme nous, qu'elle traite non seulement de la mise en œuvre de ces accords, mais aussi qu'elle apporte l'esquisse d'un accord global – dans un environnement économique mondial très difficile et un contexte pré-électoral aux États-Unis.

Que peut-on dès lors espérer ? D'abord, crédibiliser la démarche *Bottom-Up* définie à Copenhague, c'est-à-dire non pas des engagements juridiquement contraignants, mais des démarches volontaires des États en vue de modérer leurs émissions de gaz à effet de serre. Cette démarche fonctionne à condition de mettre en place des dispositifs de contrôle.

Ensuite, régler la question du cadre juridique des engagements pour l'après-2012. Les pays en développement tiennent à la prolongation du protocole de Kyoto et souhaitent que les pays développés poursuivent leurs efforts. Le Canada, le Japon et la Russie ont fait savoir leur désaccord – considérant qu'ils représentent désormais une faible partie des émissions mondiales face à celles, en augmentation, des pays émergents – et souhaitent la recherche d'un accord global. L'Europe craint d'être la seule à devoir faire preuve de bonne volonté. Dans ce contexte, la France soutient le principe d'une deuxième période d'engagements pour continuer à faire vivre les outils et les acquis du protocole, pourvu qu'elle s'inscrive dans une négociation en vue d'un accord global juridiquement contraignant. Cette « ligne de crête » pourrait être celle d'un accord à Durban. Pour l'heure, les termes de « mandat » et de « négociation » font bondir certains de nos partenaires. Mais que signifierait de poursuivre le protocole de Kyoto sans l'annonce d'une « négociation » ?

Dans ce contexte, nous cherchons activement des alliés. Je me suis rendue en Chine à cette fin au début du mois de novembre. L'une des clés est à chercher dans les financements, car il y a un problème de crédibilité des pays du Nord sur cette question. À Copenhague, nous nous sommes mis d'accord sur la somme de 120 milliards de dollars par an à partir de 2020 pour organiser la transition énergétique dans les pays du Sud et lutter contre le changement climatique avec eux. À Cancun, nous nous sommes mis d'accord sur le « fonds vert » dont la gouvernance est en cours de négociation. Néanmoins, si nous sommes d'accord sur le chiffre et le contenant, l'argent manque : il faut trouver une centaine de milliards par an.

La France milite pour des financements innovants, et il me semble que l'on progresse depuis six mois : aucun pays ne conteste désormais la nécessité de lever des financements pour la lutte contre le changement climatique ; les pays du Nord, dont les contextes budgétaires sont très tendus, sont favorables au concept de financement innovant ; les pays du Sud soutiennent également cette idée qui garantirait un financement pérenne et transparent. Des travaux internationaux portés par un certain nombre de personnalités, à la demande du Président de la République comme président du G20, ont facilité les choses. Plusieurs

rapports – du FMI, de la Banque mondiale, de Bill Gates – engage de plus en plus de partenaires sur cette voie.

Pour moi, les financements innovants sont porteurs de sens. Ils permettent de s'appuyer sur la dynamique même de la mondialisation pour résoudre des problèmes nés de celle-ci. Cela est vrai quels que soient les financements innovants envisagés – taxe sur les transactions financières ou taxe sur les carburants de soute dans les secteurs aérien et maritime.

Reste à lever une dernière hypothèque : la bonne utilisation de ces fonds. Il se trouve que la possibilité de lever des financements innovants et de les rendre efficaces a été démontrée. L'association UNITAID, que de plus en plus de pays rejoignent, a déjà récolté 2,2 milliards de dollars qui lui permettent aujourd'hui de traiter huit enfants malades du sida sur dix dans le monde grâce à des médicaments qu'elle a développés. Le partenariat REDD + contre la déforestation, et le partenariat Paris-Nairobi sur les énergies propres ont permis d'identifier des projets de lutte contre le changement climatique dans les pays du Sud, immédiatement finançables et validés au niveau international. Initié par la France avec le Premier ministre kenyan, le partenariat Paris-Nairobi permet de mobiliser les États africains sur l'intérêt des financements innovants et sur l'utilité d'un accord dans la suite du protocole de Kyoto.

Bien évidemment, je serai présente à Durban pour défendre cette position, que j'aimerais partager avec vous.

**M. Yanick Paternotte.** Les émissions de gaz à effet de serre des transports aériens – celles produites dans l'UE représentent environ 3 % des émissions totales – ont été exclues des négociations du protocole de Kyoto. Or, le transport aérien sera multiplié par deux à l'horizon 2025 et par quatre d'ici à 2050. Quelle stratégie défendra la France lors de la conférence de Durban ? Pourrait-on envisager d'incorporer ces émissions dans les quotas s'agissant des déplacements intra-européens, afin de montrer l'exemple ?

Par ailleurs, il n'existe pas de filières européennes pour l'éolien, le photovoltaïque ou encore la voiture électrique. Elles supposent une fiscalité environnementale à dimension européenne. Là encore, quelle stratégie défendra le Gouvernement ? Et quelle position soutiendra-t-il quant à la révision du Livre blanc sur la politique européenne des transports ?

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Comme j'en ai fait part à M. Barroso, il est à craindre que certains objectifs ne soient pas atteints, en particulier l'augmentation de 20 % de l'efficacité énergétique d'ici à 2020.

Le plan d'adaptation au réchauffement climatique, que la France est le premier pays de l'Union européenne à proposer, est un bel exercice intellectuel conduit par une quinzaine de directions ministérielles que je tiens à féliciter. Néanmoins, le budget de 171 millions d'euros que notre pays consacrerait à sa mise en œuvre me semble limité. Madame la ministre, comment les collectivités pourraient-elles partager votre projet, comme vous le souhaitez, alors que la réforme des finances locales les prive, en particulier les régions, d'autonomie fiscale et financière ?

Enfin, s'agissant du « fonds vert », l'Union européenne projette-t-elle la mise en place d'une taxe sur les transactions financières pour le financer ?

**M. Yves Cochet.** En 2002, le gouvernement de M. Raffarin se fondait sur le troisième rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pour assigner à la France l'objectif de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Or, le rapport du GIEC de 2007 a préconisé de diviser ces émissions par dix ou douze, ce qui me semble indispensable. Pourquoi le Gouvernement se fonde-t-il toujours sur le premier rapport ?

Par ailleurs, il y a une sorte de schizophrénie entre les experts du GIEC, qui considèrent l'aval du cycle du carbone, qui bâtissent des scénarios, et les géologues ou les géophysiciens, en amont du carbone, pour lesquels les scénarios les plus extrêmes du GIEC sont invisibles, même avec des réserves de ressources fossiles dix fois plus importantes. La France ne pourrait-elle pas proposer que l'Association pour l'étude des pics de production de pétrole et de gaz naturel (ASPO), association mondiale en amont du carbone, soit intégrée au GIEC comme groupe de travail ? Cela permettrait aux deux parties de se mettre d'accord sur les chiffres et de proposer des scénarios qui n'encouragent pas les « négateurs » du réchauffement climatique.

**M. André Chassaigne.** Le GIEC craint une augmentation de 4 degrés de la température du globe d'ici à 2100 et parle même d'un « emballement climatique incontrôlable » si les efforts consentis pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ne sont pas suffisants. Si les peuples du Nord, qui se donnent bonne conscience avec des choix énergétiques, négligent l'impérieuse nécessité de s'attaquer à l'énergie carbonée, les conséquences seront dramatiques pour la planète, en particulier pour les peuples du Sud !

Les engagements de Kyoto, dont la mise en œuvre a souffert de sept à huit ans de retard, vont arriver à échéance en 2012. Or aucune mesure contraignante n'a été fixée à Copenhague ni à Cancun. On peut même parler de recul de la part des pays de l'annexe I, qui produisent le plus.

Madame la ministre, êtes-vous réellement déterminée à conduire une action diplomatique résolue pour faire avancer l'ensemble des États sur la voie d'une responsabilité commune, avant la Conférence des Parties de Durban ? Proposerez-vous des mesures de réduction contraignantes et significatives, en particulier pour les pays de l'annexe I ?

Êtes-vous favorable à la mise en œuvre rapide de politiques de coopération, notamment en matière énergétique, qui prendraient en compte le droit à l'énergie décarbonée ? Si oui, cela implique l'existence d'un fonds international d'aide à la réalisation de ce droit à l'énergie, mais aussi des moyens. Or le « fonds vert », pour lequel les pays développés ont promis de mobiliser 100 milliards de dollars par an à partir de 2020, ne fait l'objet d'aucun engagement précis. Une contribution sur les ressources financières liées aux énergies fossiles, par exemple, est-elle envisageable ?

Enfin, même si le temps est compté, ne croyez-vous pas à la nécessité d'un grand débat public dans notre pays pour faire avancer des réponses partagées sur le mode de vie et les nouveaux outils productifs, et amener ainsi une prise de conscience et des actes individuels et collectifs ?

**M. Bertrand Panher.** La conférence de Copenhague s'est achevée sur un bilan à la limite du grotesque ; celui de Cancun a été plus positif, mais reste insuffisant.

Quant à l'Europe, elle n'arrive pas à parler d'une seule voix. Qui va négocier au titre de l'Union européenne ? En l'absence d'accord, pouvons-nous commencer à introduire la notion de taxe carbone aux frontières dans le cadre de nos échanges commerciaux ? Comment la première puissance économique mondiale que nous sommes peut-elle se transformer en puissance politique dans le cadre de ces négociations internationales ?

Je crains qu'à l'issue de la conférence de Durban, le Titanic qui transporte l'humanité ne se rapproche encore dangereusement de l'iceberg...

**M. Didier Gonzales.** Le trafic aérien va être multiplié par deux sur l'ensemble de la région Île-de-France, avec 600 000 mouvements supplémentaires d'ici à vingt ans, alors qu'Orly est limité en termes de créneaux et de mouvements, et que Roissy ne pourra pas éternellement absorber l'augmentation du trafic.

Le Grenelle de l'environnement interdit la création d'un troisième aéroport *ex nihilo*, mais nous pouvons envisager des transferts pour des raisons environnementales. En outre, le Grand Paris se fixe des objectifs de rééquilibrage des richesses entre l'Est et l'Ouest, en particulier en matière de logements.

Vous avez annoncé au mois de juin l'idée d'un Grenelle pour le territoire d'Orly. Pouvez-vous nous donner des informations sur ce point ?

**M. Philippe Plisson.** Le Fonds chaleur, actuellement plafonné à 250 millions d'euros par an – 850 millions étant prévus à partir de 2012 – économise 170 millions d'euros d'énergie fossile importée, soit 3,4 milliards sur vingt ans. Il s'agit d'un investissement productif pour la planète et pour les finances publiques. Ne serait-il pas opportun d'augmenter l'enveloppe ?

L'éolien terrestre est une forme de production d'électricité proche de la compétitivité avec les prix de marché. Le Grenelle lui a assigné l'objectif de représenter 10 % de notre consommation électrique en 2020, avec 25 GW installés à cet horizon.

**Mme la ministre.** Non, l'objectif est de 19 GW terrestres et 6 GW en mer.

**M. Philippe Plisson.** Or, nous n'avons installé que 1 000 MW, alors qu'il en faudrait au moins 1 500 pour respecter l'objectif. Ne pourriez-vous pas revenir sur la disposition du Grenelle qui impose un seuil de cinq mâts minimum et qui a abouti à la suppression de 10 % des projets ?

S'agissant du solaire, un projet de label qui garantirait la qualité du produit, le respect des engagements et du service et, éventuellement, la provenance, vous paraît-il intéressant ? Une bonification sélective du tarif de rachat, comme le font les Italiens, de 10 % quand 60 % de la valeur du module est d'origine européenne, est-elle envisageable ?

Ainsi, en coordonnant le soutien des marchés et celui de l'offre, la France pourrait viser le même niveau d'emplois que l'Allemagne, soit 350 000 emplois à l'horizon 2020.

**M. Philippe Tourtelier.** On prend du retard sur les objectifs du Grenelle 1, pour des raisons d'arbitrage budgétaire. En matière d'éolien terrestre, le nombre de raccordements a baissé de 27 % au premier semestre 2011 par rapport à celui de 2010, avec 700 MW installés par an, au lieu des 1 000 à 1 500 MW qui seraient nécessaires.



Il est probable que la Conférence de Durban n'aboutisse pas à un accord sur la deuxième période d'engagements du protocole de Kyoto. Or, nous avons besoin de cet outil pour réaliser nos objectifs du « paquet climat énergie », contraignants pour les Européens. L'Italie est très réticente. Comment voyez-vous l'avenir en Europe ?

À Durban, l'Union européenne parlera-t-elle d'une seule voix, et, si oui, qui parlera ? Dans la préparation de la Conférence, qu'en est-il de la coordination ?

Les financements pour le « fonds vert » sont, certes, une question de crédibilité, mais il n'est pas sûr que la taxe sur les transactions financières aboutisse. Au titre des financements innovants, y a-t-il d'autres taxes que celles sur le transport maritime et aérien ?

En attendant, à quelle hauteur la France va-t-elle alimenter le fonds vert l'année prochaine, et de quelle façon, sachant qu'en 2011, un compte spécial devait être alimenté par les ventes aux enchères de quotas carbone, mais que l'Union européenne les a refusées avant 2013 ?

Comment s'articule la taxe européenne sur les transactions financières avec celle sur les carburants de soute des secteurs maritime et aérien ?

Enfin, lors du sommet de Cancun, la France a présidé le groupe chargé des transferts de technologies. Le Comité exécutif technologique s'est-il réuni pour définir son mandat ?

**Mme Catherine Quéré.** Madame la ministre, dans le cadre de la préparation de la conférence de Durban, quelle stratégie mettez-vous en place pour négocier avec les pays émergents et avec ceux qui sont réticents pour un après-Kyoto ?

Par ailleurs, avez-vous fait un choix concernant les parcs nationaux en zones humides ?

**M. le président Serge Grouard.** Si nous avons tous conscience des efforts réalisés par la France lors des négociations de ces dernières années, nous éprouvons une certaine désillusion car les résultats n'ont pas été à la hauteur de nos espoirs, notamment après la conférence de Copenhague.

Comme l'ont souligné Bertrand Pancher et Philippe Tourtelier, la question européenne est prégnante : l'Europe peine à parler d'une seule voix, alors que les États européens sont parmi les rares au monde à être engagés dans cette logique de lutte contre le réchauffement climatique !

Cette situation me rappelle les accords SALT conclus entre les États-Unis et l'Union soviétique dans les années soixante-dix : d'un côté, les deux blocs négociaient ; de l'autre, les armements stratégiques s'accumulaient. Le même schéma prévaut aujourd'hui : on négocie, mais les émissions de gaz à effet de serre continuent d'augmenter dans le monde. Nous courons à la catastrophe ! Et comme d'habitude, une minorité lucide – dont nous faisons peut-être partie – agit, mais sans espoir de résultats pour les générations à venir.

**Mme la ministre.** La négociation de Durban s'annonce très difficile. Lors de mon récent déplacement à New York, où j'ai organisé toutes sortes de réunions sur le changement climatique et la préparation de la Conférence de « Rio + 20 », je me suis à nouveau rendu compte à quel point il est difficile de convaincre les dirigeants de la planète de la nécessité de

protéger l'environnement. Je partage donc votre constat, mais nous ne pouvons pas nous permettre d'être pessimistes : il faut trouver les moyens d'agir.

Pour moi, évoquer les financements innovants, dans un contexte de crise économique mondiale, permet de raccrocher les problématiques du changement climatique à l'actualité.

Monsieur Paternotte, en matière de transport aérien, le marché européen des permis d'émission de CO<sub>2</sub> sera en place d'ici à la fin de l'année. Certains pays tiers y sont défavorables. Si l'Europe y renonce, elle perdra ses marges de discussion.

**M. Yanick Paternotte.** Il y avait une voie de repli avec les trajets intra-européens au sein de l'Union.

**Mme la ministre.** Pour l'instant, c'est la directive qui s'applique. Néanmoins, l'Observatoire français de la coopération internationale (OFCI) discute des financements innovants sur les routes aériennes. La mise en place d'un marché global permettra de dégager des marges financières pour le « fonds vert ».

Sur la fiscalité environnementale dans les transports, la France soutient le projet de directive sur la taxation de l'énergie. Les discussions seront longues, mais elles sont bien engagées.

Monsieur Chanteguet, s'agissant du plan d'adaptation au réchauffement climatique, les 171 millions d'euros dont vous parlez concernent les mesures spécifiques. Mais d'autres mesures participent à l'adaptation au changement climatique : un investissement de 840 millions d'euros pour la rénovation des voies navigables, ajouté au financement du canal Seine-Nord Europe, la mise en œuvre des plans de prévention de lutte contre les inondations, le plan « digue » à la suite de la tempête *Xynthia*, etc. Parmi les mesures spécifiques, figurent des études sur le revêtement des routes, pour anticiper leur état en fonction de la météorologie dans cinquante ans.

En ce qui concerne la taxe sur les transactions financières, la stratégie de négociation de la France est de ne pas trop insister sur le choix de l'affectation, en vue de ne pas crispier les uns ou les autres et d'éviter de perdre des soutiens. Cette discrétion, y compris au niveau européen, ne m'empêche pas d'avoir des idées précises sur le sujet. L'idée est de prévoir une assiette large, puisqu'il s'agira d'une fiscalité de développement.

Monsieur Cochet, votre idée d'un groupe de travail commun entre les experts du GIEC et les géologues grâce à l'intégration de l'ASPO me semble intéressante, car elle permettrait de concilier les deux approches et d'avoir des chiffres communs. Mais de toute façon, les chiffres sur les réserves de ressources fossiles sont très controversés en raison des points de vue très différents de chacune des sources, mais aussi de la notion de ressources exploitables en fonction du prix.

Monsieur Chassaing, oui, nous avons une politique de coopération énergétique. L'initiative Paris-Nairobi fait émerger des projets : pour certains, nous trouvons des investisseurs privés et accompagnons les pays africains ; pour d'autres, nous trouvons des financements publics grâce au Fonds pour l'environnement mondial ; en outre, nous préparons des projets très importants dans l'éventualité de nouveaux financements.

Monsieur Panher, l'unité de la position européenne est cruciale. Cette position sera fixée au conseil « Environnement » du 10 octobre. Le mandat de négociation européen n'est

donc pas défini aujourd'hui. Cela ne s'annonce pas simple entre la présidence polonaise de l'Union européenne et la Commission ... Cela dit, la France est très active.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Mais ce n'est pas satisfaisant !

**MM. Philippe Boënnec et Yanick Paternotte.** Quelle est la position de l'Allemagne ?

**Mme la ministre.** Nous sommes assez proches des allemands sur ces sujets comme sur la préparation de « Rio + 20 ».

Monsieur Gonzales, en ce qui concerne Orly, je m'exprimerai la semaine prochaine.

Monsieur Plisson a dû s'absenter, mais Monsieur Chanteguet lui transmettra ma réponse. Le Fonds chaleur est un outil très performant. Il a permis de multiplier par cinq la production de géothermie et celle de biomasse. Ma priorité est l'efficacité énergétique car elle permet de défendre le pouvoir d'achat et la compétitivité des entreprises, et de limiter l'impact du changement climatique sur l'environnement. Je ne dispose malheureusement pas de 100 millions d'euros supplémentaires à affecter au Fonds chaleur.

Sur l'éolien, nous avons renoncé au dispositif de moins de cinq mâts. Mais vous le savez, il y a un énorme problème d'acceptabilité de l'éolien à terre. L'objectif du Grenelle est de passer à 19 GW pour l'éolien à terre et à 6 GW pour l'éolien en mer. Pour l'éolien en mer, les projets sont lancés. Pour l'éolien à terre, le cadre réglementaire avec les recours entraînait des retards de trois à quatre ans pour l'autorisation de l'ensemble du projet. En passant au régime des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), nous nous donnons comme objectif une année maximum sur la part centrale de portage du projet. Certes, les zones de développement de l'éolien terrestre (ZDE) restreignent l'espace sur lequel peuvent être développés des projets, mais des garanties sont apportées aux porteurs de projet.

**M. André Chassaing.** Très bien !

**M. Yves Cochet.** Non !

**Mme la ministre.** S'agissant de l'industrie photovoltaïque, j'ai parrainé un label qualité des produits et des services. Les appels d'offres pourront ainsi faire la meilleure place aux technologies françaises de qualité – solaire à concentration, panneaux suivant la course du soleil, etc. Peut-on aller plus loin au regard de l'origine géographique ? En théorie, le schéma italien est interdit, mais nous allons étudier la question.

Oui, monsieur Tourtelier, il y a une baisse des raccordements éoliens terrestres au premier semestre, mais nous sommes en période transitoire puisque nous mettons en place le nouveau dispositif et les ZDE pour lesquelles l'acceptabilité est faible.

S'agissant de la deuxième phase du plan national d'affectation des quotas de gaz à effet de serre, nous avons un problème de réserve pour les nouveaux entrants. Un amendement sénatorial avait proposé une mise aux enchères sur les quotas déjà attribués, mais cette mesure a été jugée illégale. Le projet de loi de finances approuvé en conseil des ministres ce matin comporte un article prévoyant une taxation sur la base du chiffre d'affaires des entreprises allocataires de plus de 60 000 tonnes de quotas de CO<sub>2</sub>. Cette mesure permettra de financer la réserve des nouveaux entrants.

Enfin, madame Quéré, à l'occasion du séminaire RAMSAR en novembre prochain à Arles, je relancerai un appel à candidatures pour sélectionner le territoire qui accueillera le futur parc national de zones humides, car nous n'avons pas réussi à mobiliser les collectivités territoriales sur ce projet.

**M. le président Serge Grouard.** Merci beaucoup, madame la ministre, pour toutes ces précisions. Nous reviendrons d'ailleurs sur ce sujet lors de l'audition, le 2 novembre prochain, de M. Serge Lepeltier, ambassadeur en charge des négociations sur le changement climatique. Il existe d'ailleurs bien d'autres sujets d'actualité comme les gaz et les huiles de schiste, dont nous parlerons dans l'hémicycle jeudi 6 octobre.

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du mercredi 28 septembre 2011 à 15 heures

*Présents.* - M. Yves Albarello, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Joseph Bossé, Mme Françoise Branget, M. Christophe Caresche, M. Jean-Paul Chanteguet, M. André Chassaigne, M. Yves Cochet, M. Olivier Dosne, M. Raymond Durand, M. Paul Durieu, M. Philippe Duron, M. Daniel Fidelin, M. Didier Gonzales, M. Serge Grouard, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, Mme Christine Marin, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. René Rouquet, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier

*Excusés.* - M. Jean-Yves Besselat, M. Maxime Bono, M. Jean-Claude Bouchet, Mme Claude Darciaux, M. André Flajolet, Mme Geneviève Gaillard, M. Joël Giraud, M. Daniel Goldberg, M. Michel Havard, M. Armand Jung, M. Jean Lassalle, M. Joël Regnault, M. Max Roustan, M. André Vézinhét