N° 1133

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 1er octobre 2008

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI *relatif à la* **mise en œuvre du Grenelle de l'environnement** (n° 955),

PAR M. CHRISTIAN JACOB,

Député.

Voir le numéro 1125

SOMMAIRE

—

Pages

INTRODUCTION 7

TRAVAUX DE LA COMMISSION 21

I.— AUDITIONS DE MINISTRES ET PERSONNALITÉS 21

A.— PREMIÈRE AUDITION DE M. JEAN-LOUIS BORLOO, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, ET MME NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET, SECRETAIRE D'ÉTAT CHARGEE DE L'ÉCOLOGIE, AUPRES DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE 21

B.— SECONDE AUDITION DE M. JEAN-LOUIS BORLOO, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, ET MME NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET, SECRETAIRE D'ÉTAT CHARGEE DE L'ÉCOLOGIE, AUPRES DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE 34

C.— AUDITION DE M. DOMINIQUE BUSSEREAU, SECRETAIRE D'ÉTAT CHARGE DES TRANSPORTS, AUPRES DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE 59

D.— AUDITION DE M. PAUL DE VIGUERIE, RAPPORTEUR DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL 77

E.— AUDITION DE MME SANDRINE MATHY, PRESIDENTE DU RESEAU ACTION CLIMAT (RAC) ET DE MME MARIE-ANNE ROBERT KERBRAT, CONSEILLERE DU RAC 85

II.— TABLES RONDES 99

A.— TABLE RONDE DU MARDI 8 JUILLET 2008 SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES 99

B.— TABLE RONDE DU MERCREDI 9 JUILLET 2008 SUR LE BATIMENT 118

C.— TABLE RONDE DU MERCREDI 16 JUILLET 2008 SUR LES ÉNERGIES FOSSILES ET L'ENERGIE NUCLEAIRE 126

D.— TABLE RONDE DU MERCREDI 16 JUILLET 2008 SUR LES TRANSPORTS FERROVIAIRES 140

E.— TABLE RONDE DU MERCREDI 16 JUILLET 2008 SUR LES TRANSPORTS (HORS FERROVIARES) 161

III.— EXAMEN DES ARTICLES 181
Avant l'article 1er 181
Article 1er : Objectifs du projet de loi et stratégie nationale du développement durable ... 183

TITRE IER : LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE 195

Article 2 : Lutte contre le changement climatique 195
Chapitre Ier : Réduction des consommations d'énergie des bâtiments 210

Article 3 : Amélioration de la performance énergétique des constructions 210
Article 4 : L'instauration de nouvelles normes thermiques dans les constructions neuves 213
Article 5 : La réduction de la consommation d'énergie des bâtiments publics, des logements sociaux et des logements anciens 222
Article 6 : La mise en œuvre d'une formation professionnelle et de programmes de recherche adaptés 243
Après l'article 6 246
Chapitre II : Urbanisme 247
Section 1 : Dispositions relatives aux objectifs 247

Article 7 : Prise en compte du développement durable dans l'élaboration des documents d'urbanisme 247
Après l'article 7 259
Section 2 : Dispositions modifiant le code de l'urbanisme 260

Article 8 : Modification de l'article L. 110 du code de l'urbanisme – intégration de la lutte contre le réchauffement climatique dans le code 260
Article additionnel après l'article 8 : Extension de la participation pour voirie et réseau au financementdu transport collectif 261
Chapitre III : Transports 263
Section 1 : Dispositions relatives aux objectifs 263

Article 9 : Principes de la politique des transports 263
Article additionnel après l'article 9 : Financement et missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France 267
Article 10 : Transports de marchandises 267
Article additionnel après l'article 10 : Transport par câble 288
Article 11 : Transports de voyageurs 288
Article 12 : Transports urbains et périurbains hors Île-de-France 302
Article 13 : Transports en Île-de-France 309
Article additionnel après l'article 13 : Pouvoirs du préfet en matière de protection du patrimoine 311
Section 2 : Dispositions modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs 312

Article 14 : Objectifs de la politique des transports 312
Après l'article 14 313
Article 15 : Schéma national des infrastructures de transport 314
Après l'article 15 317

Chapitre IV : Énergie 317

Avant l'article 16 317
Article 16 : Réduction des consommations énergétiques 317
Article 17 : Développement des énergies renouvelables 322
Article additionnel après l'article 17 : Extension du bénéfice de l'obligation aux régions et départements 334
Article 18 : Biocarburants 335
Après l'article 18 339

Chapitre V : La recherche dans le domaine du développement durable 339

Avant l'article 19 339
Article 19 : Soutien à la recherche 339

TITRE II : BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS 350

Chapitre Ier : Arrêter la perte de la biodiversité 350

Article 20 : Objectifs de la préservation de la biodiversité 350
Article 21 : Élaboration de la trame verte et bleue 361
Article 22 : Amélioration de la connaissance dans le domaine de la biodiversité 364
Article 23 : Financement de la préservation de la biodiversité 368
Article additionnel après l'article 23 : Obligation de déclaration des ruches à compter de 2010 369
Article additionnel après l'article 23 : Mise en place d'une interprofession de la filière apicole 369

Chapitre II : Retrouver une bonne qualité écologique de l'eau et assurer son caractère renouvelable dans le milieu et abordable pour le citoyen 370

Article 24 : Objectifs de la gestion de l'eau 370
Article 25 : Réduction de la présence dans les milieux aquatiques des substances dangereuses prioritaires 377
Article additionnel après l'article 25 : Prise en compte de la mobilité des cours d'eau 378
Après l'article 25 379
Article 26 : Élaboration de la trame bleue 379
Article 27 : Surveillance des milieux aquatiques 381

Chapitre III : Une agriculture et une sylviculture diversifiées, productives et durables 382

Avant l'article 28 382
Article 28 : Renforcement du caractère durable de l'agriculture 383
Article 29 : Valorisation de la biodiversité forestière 404

Chapitre IV : La gestion intégrée de la mer et du littoral 412

Article 30 : Vision stratégique et gestion durable du littoral et de la mer 412

TITRE III : PREVENTION DES RISQUES POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE - PREVENTION DES DECHETS 414

Article 31 : Liens entre environnement et santé 414

Chapitre I[er] : L'environnement et la santé 415

Article 32 : Deuxième plan national santé environnement 415

Article 33 : Restriction et encadrement de l'emploi des substances chimiques extrêmement préoccupantes 417

Article 34 : Réduction de l'exposition aux substances préoccupantes en milieu professionnel 421

Article 35 : Lutte contre la pollution de l'air intérieur et extérieur 422

Article 36 : Lutte contre le bruit et les pollutions lumineuses 427

Article additionnel après l'article 36 : Autorisation du maire pour les dispositifs ou matériels supportant de la publicité 430

Article 37 : Surveillance des risques émergents 430

Article 38 : Inventaire des sites potentiellement pollués 432

Article 39 : Prévention des risques majeurs 433

Article 40 : Moyens budgétaires 435

Chapitre II : Les déchets 436

Article 41 : Politique de réduction des déchets 436

Article additionnel après l'article 41 : Incitation aux économies d'énergie par exonération de la taxe foncière sur les propriétés bâties 447

TITRE IV : ÉTAT EXEMPLAIRE 448

Article 42 : Contribution de l'État au développement durable 448

TITRE V : GOUVERNANCE, INFORMATION ET FORMATION 462

Article 43 : Nouvelles formes de gouvernance 462

Article 44 : Collectivités territoriales et développement durable 465

Article 45 : Informations et enquêtes publiques en matière environnementale 468

Article 46 : Entreprises et développement durable 470

Article 47 : Information, consommation et développement durable 474

Article 48 : Formation et développement durable 477

Article 49 : Dispositions applicables à l'outre-mer 480

Après l'article 49 487

Article 50 : Dispositions spécifiques applicables à Mayotte 487

TABLEAU COMPARATIF 489

AMENDEMENTS NON ADOPTÉS PAR LA COMMISSION 561

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Grenelle de l'environnement restera dans l'histoire comme l'exemple d'une formidable consultation publique organisée par le gouvernement : pendant plusieurs mois, les forces vives de la Nation – élus, syndicats de salariés et d'employeurs et, dernières arrivées dans ce paysage remontant à la révolution industrielle, les associations de protection de l'environnement – ont travaillé d'arrache-pied pour proposer au pays une nouvelle vision du développement durable pour les uns, de l'écologie pour les autres.

Pour toute personne qui a assisté à ces travaux, c'est l'ambiance constructive et studieuse, la volonté de trouver une position consensuelle qui ont été marquantes, dans des domaines où les polémiques, les postures partisanes et les *a priori* sont, malheureusement, trop souvent de mise.

Le Grenelle de l'environnement est aussi déjà une réussite si on le juge à l'aune de sa contribution au débat public sur les questions de développement durable. Les quelques 200 propositions ont toutes fait l'objet d'un consensus général, dont les derniers éléments ont été arrêtés lors des tables rondes de la fin du mois d'octobre 2007.

Certaines d'entre elles ont d'ailleurs déjà été mise en œuvre, telles que le bonus-malus sur les véhicules ou la réforme du conseil économique et social pour y intégrer une composante environnementale.

Reste « *l'esprit du Grenelle* » qui a largement débordé des bâtiments du ministère où se tenaient les réunions. Chacun peut se féliciter que cet esprit soit déjà à l'œuvre dans la société, que ce soit au niveau des initiatives éco-citoyennes, des publicités qui désormais ventent les vertus écologiques de tel ou tel produit ou de l'image environnementale que travaillent certaines entreprises.

Dans ce domaine, le Grenelle de l'environnement a marqué une véritable rupture dans l'opinion publique dont les décideurs politiques devront tenir compte. Cet esprit doit désormais être porté par le Parlement.

*

* *

Le pari du Grenelle était risqué pour le gouvernement et, singulièrement, pour le ministre d'Etat en charge de ce dossier : à l'heure où le Parlement se penche sur le fruit de ces travaux, il faut donc le féliciter d'avoir su relever le défi de l'organisation d'une telle concertation, et d'avoir su transformer cette concertation en plus de 200 engagements dont on peut, certes, discuter, mais qui contribuent en tout état de cause à la réflexion sur les politiques de développement durable dans notre pays.

On peut aussi le féliciter d'avoir réussi à transformer ces engagements en une loi de programmation qui avait été demandée par plusieurs de nos collègues, afin de fixer un cap avant d'arrêter les moyens d'y parvenir.

Le résultat est certes surprenant pour toute personne habituée à lire des projets de loi : la normativité des différentes dispositions n'est pas toujours prononcée [(1)], et l'ambition de certains objectifs destinés à être gravés dans le marbre de la loi – fût-elle de programmation – pose directement la question des outils de mise en œuvre. Il en ressort l'image d'un projet de loi assez romantique, cadrant tout à fait avec l'esprit du Grenelle de l'environnement.

Pour l'Assemblée nationale, examiner ce projet de loi relève d'un exercice de style. Elle l'accepte avec enthousiasme et bienveillance, en relevant toutefois la difficulté de traiter sur un même plan des objectifs de très long terme – pour l'évaluation desquels l'analyse politique prévaut – avec des dispositions techniques relativement précises, même destinées à s'appliquer en 2012 ou 2020. Ainsi en est-il par exemple des normes dans la construction des bâtiments neufs ou de retrait des produits phytopharmaceutiques.

S'agissant de la mise en œuvre pratique des objectifs de ce projet de loi, il faudra encore attendre : le Grenelle de l'environnement doit se traduire, en plus du présent projet, par un ensemble de dispositions fiscales intégrées soit dans le projet de loi de finances pour 2009 soit dans le projet de loi de finances rectificatives pour 2008. Un projet de loi « *Grenelle II* » est en outre annoncé pour le printemps 2009, dont les contours ne sont pas encore arrêtés, mais qui devrait véritablement donner corps aux objectifs fixés dans le présent projet de loi.

---

(1) On rappellera que, d'après la jurisprudence la plus récente du Conseil constitutionnel, les dispositions non normatives ne sont, dans une loi de programmation, acceptables que dans la mesure où elles énoncent un objectif. Cela n'implique pas, évidemment, que toutes les dispositions d'une loi de programmation aient ces caractéristiques.

Certains pourront regretter que les disposions de la future loi de finances ou du projet de loi « *Grenelle II* » ne soient pas disponibles alors même que l'on discute des objectifs. Est-ce que cela suffit à rendre impossible ou inopportune la discussion de ces objectifs ? J'estime au contraire que ce déroulement doit permettre éventuellement à l'Assemblée nationale d'exprimer ses préférences, voire ses conditions, sur les moyens de leur mise en œuvre.

Si d'aventure ce projet de loi de programmation avait été présenté avec ses mesures d'application, il y a fort à parier que ceux qui regrettent l'absence d'un « *paquet* » législatif auraient dénoncé une absence de débat possible face à une autoroute normative déjà toute tracée. Tel n'est pas le cas ; il y a donc encore place pour un large débat et il faut s'en féliciter.

*

* *

Partant de cette analyse, on ne peut qu'adhérer avec les objectifs affichés par le projet de loi, notamment celui des 3 fois 20 provenant du paquet climat énergie élaboré au niveau européen : 20% de réduction des consommations d'énergie, 20% de réduction des émissions de gaz à effet de serre et 20% d'énergie renouvelable dans notre consommation d'énergie en 2020.

Ce projet de loi constitue en effet une opportunité historique, autour de ces objectifs primordiaux, d'engager une *mutation* vers une économie sobre en carbone.

Le terme de mutation est important : ce n'est pas une *révolution*, car les fondamentaux de la société actuelle doivent être conservés ; le Grenelle de l'environnement n'ouvrira pas la porte à la décroissance préconisée par certaines associations de protection de l'environnement. L'économie de marché sobre en carbone doit pouvoir exister, il revient à la France de le prouver et de l'inventer.

Ce n'est pas non plus une simple *réforme*, car les changements devront être nombreux et très profonds pour diviser par quatre nos émissions à l'horizon de 2050.

Toutefois, le passage à cette économie sobre en carbone ne doit pas être regardé avec résignation ; ce n'est pas la nouvelle punition des jeunes générations du XXI^{ème} siècle. Bien au contraire, c'est l'opportunité d'un passage exaltant vers la « *croissance verte* » dont le ministre d'Etat s'est fait le chantre à de nombreuses reprises.

Ce passage constitue, à n'en pas douter, un important gisement de croissance durable, à l'heure où le monde de la finance enregistre des soubresauts inquiétants.

Selon une évaluation de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), les marchés actuels de l'environnement (marchés de l'efficacité énergétique, énergies renouvelables, des transports collectifs, des véhicules propres, etc) atteignent déjà 30 milliards d'euros en 2007, avec un taux de croissance annuelle de près de 17%.

Cette croissance est notamment portée par le secteur des transports propres et de la rénovation des bâtiments qui représentent environ 70% de ce marché (24 milliards d'euros).

Le marché des énergies renouvelables a pour sa part enregistré une augmentation de 21% sur un an (1,6 milliard d'euros), avec un doublement des montants consacrés à la production d'énergie photovoltaïque (430 millions d'euros d'équipements vendus en 2007). Pour ce secteur des énergies renouvelables, l'ADEME évoque 120 000 emplois directs en 2012, ce qui représente une croissance de 130% par rapport à 2007.

La « *croissance verte* » est donc à notre porte. Il faut la lui ouvrir avec ambition, d'autant plus que la France a opéré des choix stratégiques qui lui donnent, dans ce domaine, des avantages comparatifs par rapport aux autres Etats.

On peut, en premier lieu, mentionner les grands choix du nucléaire et de l'hydraulique, opérés au milieu du siècle dernier, qui nous permettent aujourd'hui d'avoir une production électrique à 90% non carbonée. La France doit aujourd'hui poursuivre ses efforts pour pouvoir, demain, exporter ces technologies à travers le monde, qui regarde déjà avec intérêt cette particularité française.

En outre, nous bénéficions déjà en France de la présence de certaines des plus grandes entreprises du monde dans le domaine de la préservation de l'environnement. On peut notamment mentionner les entreprises du domaine de l'électricité et du gaz, mais aussi du traitement de l'eau, qui remportent de gros contrats à l'étranger. Si ces entreprises sont incitées, sur le territoire national, à continuer leurs innovations, elles n'auront aucun mal à les rentabiliser à l'étranger.

*

* *

Sans anticiper sur l'examen, article par article, du projet de loi, on peut synthétiser sa démarche autour de 5 axes :

– en ce qui concerne le **bâtiment**, il prévoit une vaste programme de rénovation à la fois dans le neuf et l'existant, la réglementation étant privilégiée pour le premier domaine et l'incitation pour le second. L'objectif global est de réduire les consommations énergétiques du bâtiment de 38 % d'ici 2020.

– dans le domaine des **transports**, le projet de loi prévoit une série d'objectifs qui doivent permettre un vaste report modal vers les moyens de

communication peu émetteurs de CO_2, notamment en faveur du rail, avec le lancement de 2000 kilomètres de lignes à grande vitesse d'ici 2020, et la mise en place d'un soutien de l'État à la construction de transports urbains collectifs en site propre. Il prévoit également l'instauration d'une taxe kilométrique sur les poids lourds pour l'utilisation des routes ;

– dans le domaine de **l'énergie** et de la **recherche**, il est prévu un accroissement des moyens de 1 milliard d'euros d'ici 2012. Les efforts doivent porter prioritairement sur les énergies renouvelables, les économies d'énergie et les biocarburants de 2ème génération ;

– dans le domaine de la **biodiversité**, est annoncée la mise en place d'une *« trame verte »*, pour rétablir les continuités écologiques, mais aussi d'une *« trame bleue »* qui constitue son équivalent pour les milieux aquatiques ;

– pour **l'agriculture** biologique, l'objectif retenu est d'augmenter la surface agricole utile destinée à l'agriculture biologique jusqu'à atteindre 6 % des surfaces cultivées en 2013 et 20 % en 2020, contre 2 % actuellement.

Cet objectif se double de la perspective d'un meilleur contrôle des produits phytosanitaires utilisés majoritairement par l'agriculture de notre pays, notamment les substances les plus préoccupantes au sens de la réglementation européenne dont le retrait sera progressivement envisagé.

Sur ces thématiques, j'apporterai compléments et précisions qui, à partir d'environ 90 amendements proposés, peuvent être **articulés en 5 grandes orientations transversales** :

1.– Donner une portée concrète à la notion de développement durable

Cette notion est dans l'air du temps depuis plus d'une décennie, et son élévation au rang constitutionnel par la Charte de l'environnement de 2005 appelle avec de plus en plus d'insistance la définition, par les lois, de son contenu.

Dans le cadre du présent projet de loi, je proposerai d'abord de rappeler en toutes lettres la **définition du développement durable** ; l'objet de cette répétition de la Charte de l'environnement est plus que didactique : l'ensemble des objectifs prévus par le projet de loi devront en effet être jugés à l'aune des trois piliers que sont l'environnement, le social et l'économique. Aucun des trois piliers ne doit être privilégié, faute de quoi l'objectif sera manifestement déséquilibré ou décalé par rapport au fonctionnement actuel de notre société.

A titre d'illustration, on peut mentionner le fait que le projet de loi initial prévoyait une exonération de l'interdiction des phosphates dans les lessives pour

le domaine industriel : voilà une question sur laquelle la logique économique a manifestement pris le dessus, et je proposerai que l'effort des industriels soit, dans ce domaine, au niveau de celui que doit fournir le reste du monde économique dans l'ensemble du projet de loi (entreprises de l'énergie, du bâtiment, de la formation, des transports, exploitants agricoles, etc).

A l'inverse, en réponse à une inquiétude de plusieurs membres de la Commission, j'ai proposé de préciser que l'objectif d'acquisition de 20 000 hectares de zones humides n'a pas vocation à mettre ces espaces sous cloche, notamment en supprimant l'activité agricole, mais bien à permettre une valorisation de ces espaces qui soit respectueuse de l'intérêt très spécifique de ces zones humides dans le domaine de la faune et de la flore. Dans ce cas précis, la logique environnementale ne doit pas dominer la réalité sociale des territoires concernés.

Pour donner corps à cette notion de développement durable, je proposerai ensuite de reprendre **le principe**, préconisé par les participants du Grenelle de l'environnement, **d'un renversement de la charge de la preuve** : ce ne sera plus aux projets favorables à l'environnement de faire la preuve de leur intérêt, mais bien aux projets moins écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire mieux à un coût raisonnable.

L'objet de ce principe n'est pas de bloquer tous les projets publics, mais bien d'instiller dans les procédures d'évaluation existantes (enquête publique, étude d'impact, débat public) le principe selon lequel les projets écologiques doivent être préférés. Un tel principe mériterait aussi d'être renforcé dans le domaine des **marchés publics** passés par les différentes personnes publiques.

Dans le même ordre d'idée, je proposerai d'inscrire dans cette loi de programmation le principe d'une **compensation des atteintes à l'environnement**, en donnant un **prix à la nature**.

Aujourd'hui, la constitution d'espaces protégés se heurte souvent à la résistance des populations locales et de leurs élus, parce qu'ils sont perçus comme des entraves au développement dans des zones qui en ont pourtant souvent besoin. Pour sortir de cette logique, il faut envisager la constitution de la trame verte avec souplesse : une atteinte limitée à la trame verte doit être possible, à condition de la reconstituer à un autre endroit, et à condition, bien sûr, de ne pas couper la continuité écologique qui est l'objet même de cette trame.

Des expériences très intéressantes sont déjà menées, dans ce domaine, par la caisse des dépôts et de consignation, qui reposent sur une évaluation du prix à donner à la nature. Cette évaluation, même si elle peut heurter dans un premier temps ceux qui pensent que la nature n'a, par définition, pas de prix, doit être regardée avec intérêt : c'est aussi le seul moyen d'intégrer la préservation de la nature dans les décisions des entreprises et des personnes publiques.

A titre d'exemple, on peut mentionner, à proximité de la ville de Bayonne, la compensation des impacts liés à la construction d'un centre commercial ; les entreprises se sont engagées sur 15 ans à reconstituer et gérer 30 hectares de zones humides. Cet exemple n'est pas transposable tel quel, dans la mesure où la construction d'un centre commercial sur la trame verte n'est pas souhaitable, mais il donne une idée des méthodes qui existent pour diminuer l'impact d'une atteinte à cette trame.

2.– Libérer la « croissance verte » dans un souci de réalisme économique

La transition vers la croissance verte est un pari exaltant. M. Jean-Marc Jancovici l'a rappelé lors de son audition en novembre 2007 par le comité de suivi du Grenelle de notre Commission : la division par quatre des émissions à l'horizon 2050 implique, dès avant 2020, une mutation des méthodes actuelles de production, de transport et de consommation. Nos enfants auront probablement d'ici peu des contraintes que nous ne connaissons pas ou peu, notamment en termes de déplacement.

Néanmoins, cette transition vers la croissance verte ne peut se faire qu'avec le monde économique, pas contre lui. Il y a donc, pour les responsables politiques, un véritable travail de sensibilisation à faire, surtout dans la conjoncture économique actuelle, pour expliquer aux entrepreneurs que la croissance verte ouvrira de nouveaux marchés, permettra des gains de productivité et sera un élément incontournable de l'image des entreprises.

Il faut aussi que cette transition soit prévue de manière très mesurée dans les projets de loi soumis à notre examen, en évitant les effets d'aubaine tout autant que les effets d'éviction, qui suscitent l'incompréhension et le blocage.

Dans cette perspective, je proposerai plusieurs adaptations du projet de loi d'origine. S'agissant d'abord de la très épineuse question de la **taxe « poids lourds »**, il est indispensable d'écrire dans le projet qu'elle fera, d'une manière ou d'une autre, l'objet d'une compensation pour les transporteurs et d'une répercussion sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises.

Nul n'ignore en effet que le transport routier est un secteur économique soumis à de fortes contraintes, notamment à une concurrence acharnée au niveau européen. Toute mesure mal calibrée peut avoir des effets dévastateurs pour nos entreprises, dont nul ne profitera – surtout pas l'environnement – si ce ne sont les entreprises concurrentes espagnoles, allemandes ou polonaises.

Le report modal doit donc être envisagé comme une politique de long terme, d'incitation et non de contrainte unilatérale.

C'est ce même réalisme économique qui m'a aussi poussé à **mettre en cohérence plusieurs objectifs du projet de loi avec le contexte européen** : qui pourrait en effet comprendre que la France mène seule une croisade en faveur de l'environnement à l'heure où les entreprises ne connaissent plus les frontières ?

Blaise Pascal a, certes, émis l'idée qu'une vérité d'un côté des Pyrénées peut être considérée comme une erreur de l'autre côté, mais cet aphorisme du philosophe s'applique très mal en l'occurrence : comment expliquer à un exploitant de Carcassonne ou de Pau qu'il doit arrêter d'utiliser un produit permettant de traiter ses cultures, au motif qu'il est mauvais pour l'environnement ou la santé, alors qu'il est d'utilisation courante à Huesca en Espagne, à moins de 200 kilomètres ?

Ce sera certainement impossible ; le même souci de cohérence impose **un travail d'évaluation des dispositifs existants avant toute extension** : ainsi en est-il par exemple du dispositif des **certificats d'économie d'énergie** mis en place dans le cadre de la loi d'orientation sur l'énergie de 2005. Après quelques années de mise en œuvre, il apparaît que ce dispositif, reposant sur une logique de marché, n'aurait pas eu toute l'efficacité escomptée. Il convient donc d'analyser ses faiblesses avant d'envisager d'aller plus loin.

De même, le projet de loi prévoit d'étendre **le rapport sur les informations environnementales** (plus souvent désigné par le terme anglo-saxon de « *reporting environnemental* ») destinés aux actionnaires, y compris des informations sur les filiales des entreprises soumises à cette obligation.

Cette obligation existe déjà pour les entreprises côtées sur le marché français en application de l'article 116 de la loi de 2001 relative aux nouvelles régulations économiques. Un rapport récent de plusieurs organismes chargés de suivre ce dispositif fait néanmoins ressortir que son application est assez limitée. Il convient donc de faire le point sur ce qui existe avant d'envisager une extension (surtout pour les filiales à l'étranger, où la transposition des informations dont peut disposer la société mère peut être complexe).

Comme indiqué précédemment, cette mutation vers la croissance verte ne doit pas non plus se solder par des effets d'aubaines pour telle ou telle filière ; pour éviter une telle perspective, il semble tout à fait inopportun, par exemple, de faire dans ce texte **le choix d'un type d'énergie renouvelable** par rapport à un autre. Le marché devrait suffire à optimiser les possibilités de chaque filière, l'Etat devant se contenter **d'accentuer la recherche dans certains domaines comme celui du solaire photovoltaïque**. En outre, j'ai pris acte du fait que l'effort de la France sera finalement de 23% d'énergies renouvelables à l'horizon 2020.

Dans le même ordre d'idée, **l'un des points épineux du texte a consisté à évaluer les effets de la nouvelle norme de 50 Kwh/m^2/an d'énergie primaire**

dans les constructions neuves à compter de 2012. Compte tenu de la perte en ligne de l'électricité – on retient généralement un coefficient de perte de 2,58 – de très nombreux députés ont été alertés sur le fait que ce seuil risquait de privilégier transitoirement le chauffage au gaz.

Ce déséquilibre est pourtant difficile à accepter compte tenu du fait que le chauffage au gaz émet en moyenne plus de gaz à effet de serre que le chauffage électrique – l'électricité étant à 90% d'origine nucléaire et hydraulique – même en tenant compte de cette perte en ligne. Sans rentrer dans les détails très techniques de ce débat, portant sur le contenu en carbone de l'énergie électrique en période de consommation de pointe, il m'est apparu important de prendre en compte également les émissions de CO_2 dans les constructions neuves, en parallèle avec ce seuil de 50 kwh, afin qu'aucun choix ne soit opéré a priori entre le gaz et l'électricité.

Au-delà de ce principe d'équité, une approche plus volontariste doit conduire à véritablement aider les entreprises qui participent au passage vers la croissance verte : je proposerai un **amortissement accéléré sur les travaux d'efficacité énergétique pour les PME, ainsi une vision plus ambitieuse de l'effort de formation** qui devra être réalisé dans notre pays, par l'Etat et par les collectivités locales, en matière de formation initiale et continue.

Cet aspect est en effet particulièrement important dans le domaine du bâtiment, où les objectifs en matière de rénovation resteront lettre morte si les artisans ne sont pas formés dans ce sens.

3.– L'efficacité et l'exemplarité de l'Etat doit être renforcée

Dans ce travail de mutation vers la croissance verte, l'Etat a un double rôle : celui du moteur, qui peut initier des réformes, des évolutions, lancer des secteurs d'activité. Mais aussi celui du garant, qui fait respecter les règles du jeu et permet qu'elles soient acceptées de tous.

Dans le second domaine, celui de l'exemplarité de l'Etat, j'ai estimé fondamental d'inscrire dès l'article 1er du projet de loi que **le Grenelle de l'environnement doit se solder par une neutralité budgétaire pour l'Etat**, et que **les ressources issues du Grenelle financent la mise en œuvre de ses objectifs.**

Cette règle du jeu pour l'Etat est beaucoup plus importante que certains ne le croient : il y a encore, dans notre pays, de nombreuses personnes qui considèrent que l'environnement est le nouveau prétexte à la mode pour lever de nouveaux impôts. D'une certaine manière, ils n'ont d'ailleurs pas tort si l'on considère que, sous une autre majorité, le produit de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) a été utilisée pour financer la réforme des 35 heures.

De ce point de vue, l'actuelle majorité doit être tout à fait claire : les nouvelles ressources issues du Grenelle doivent exclusivement servir à la réalisation des objectifs qui y sont inscrits, qu'il s'agisse du produit de la nouvelle taxe poids lourds, de la mise aux enchères des quotas ou encore de la contribution climat-énergie. Il en va aussi de la crédibilité du texte, car ce principe de neutralité et d'affectation est le seul qui permette de comprendre les circuits financiers couvrant l'ensemble des objectifs prévus par le texte.

La **transparence en matière fiscale doit en outre être totale**, notamment lorsqu'on envisage **l'extension des dispositifs de bonus/malus** ; à cet effet, il sera proposé l'obligation de rendre public un document sur l'équilibre de chaque dispositif, afin que les polémiques autour du dispositif applicable aux véhicules ne voient pas le jour.

Dans le même ordre d'idée, certains ont vu dans la question du financement le talon d'Achille du présent projet de loi ; les considérations qui précèdent permettent partiellement d'y répondre, en assurant un cercle vertueux entre les recettes et les dépenses.

S'agissant toutefois du **financement des infrastructures de transport**, il apparaît au premier regard que les seules ressources issues du Grenelle de suffiront pas à financer 2000 km supplémentaires de ligne à grande vitesse, le canal Seine-Nord Europe, l'ensemble des nouvelles infrastructures nécessaires dans le domaine fluvial et ferroviaire, notamment le fret, et aussi maritime (autoroutes maritimes, cabotage et dessertes des ports).

Je proposerai donc, dans la modeste mesure permise par l'article 40 de la Constitution, que l'on envisage **la création d'un fonds de capitalisation**, alimenté par le produits de la cession d'actifs non stratégiques de l'Etat, et qui permettrait, soit par emprunt, soit par titrisation de dette, d'injecter dans nos infrastructures de quoi envisager, à l'horizon de 2020, un véritable report modal vers des moyens de transport plus propres. Ce nouveau fonds devra être articulé avec l'Agence française de financement des transports de France (AFITF) dont les pouvoirs seront renforcés.

L'ensemble des marges financières doivent être exploitées, y compris lorsqu'il s'agit d'inciter les personnes publiques à s'engager dans une gestion dynamique de leurs actifs ; ainsi le domaine publique fluvial pourrait être d'avantage valorisé : à cet effet**, il sera proposé d'en transmettre la propriété à Voies navigables de France (VNF) dont c'est le cœur de métier**.

4.– Garantir l'acceptabilité sociale du Grenelle de l'environnement

De même que la lutte contre l'effet de serre ne doit pas être vécue par les entreprises comme une lubie des technocrates, le Grenelle de l'environnement ne saurait être considéré par les consommateurs comme un luxe pour les classes aisées de la région parisienne.

Pour réussir le pari du Grenelle, toute les catégories de la population française doivent se sentir concernées, ce qui impose au législateur de bien mesurer l'acceptabilité sociale de toutes les mesures prévues par le gouvernement.

Ainsi en est-il par exemple des **efforts à réaliser dans le domaine de la rénovation des logements, et particulièrement des logements sociaux** ; si les objectifs assignés par le Grenelle – 150 kwh/m^2/an pour les logements les plus dégradés – se traduiront certainement par un coût de plusieurs milliers d'euros pour chaque logement, la répartition de cet effort entre le bailleur et le locataire doit être très précisément balisé par l'Etat, et je rappellerai l'obligation de résultat qui lui incombe dans ce domaine.

D'une manière générale, il apparaît que le Parlement doit être désormais pleinement associé au Grenelle car il est, en définitive, le seul garant de cette acceptabilité sociale. Dans le domaine des transports, ce principe est illustré par l'idée que c'est au **Parlement qu'il revient de fixer les critères, notamment socio-économiques, permettant de choisir entre les différents projets**. Il lui reviendra également de se prononcer sur le schéma des infrastructures de transport prévu par le projet de loi, qui prévoit également son actualisation régulière.

Cette nécessité de remettre le Parlement au devant de la scène ne saurait, bien évidemment, remettre en cause le rôle des associations dans le Grenelle, ni les évolutions institutionnelles nécessaires pour qu'elles obtiennent toute la place souhaitable dans les processus de décisions. Les ONG du domaine de l'environnement seront associés au Conseil économique et social, elles seront aussi associées aux instances présentant une compétence particulière dans le domaine de l'environnement.

Mais ce processus ne sera pas inconditionnel : pour s'institutionnaliser, **les ONG devront faire œuvre de transparence, sur leur gouvernance et sur leur financement**. S'agissant en outre de leur association aux instances d'expertise, il ne faut pas refaire le débat sur les OGM : si les ONG seront associées à la gouvernance de telles instances, ce n'est évidemment pas à elle qu'il reviendra de finaliser les conclusions de ces expertises, ni de faire des choix politiques qui excèdent leurs compétentes.

5.– Clarifier les priorités dans le domaine des transports

Le défi des transports est certainement les plus important du Grenelle de l'environnement : ce secteur représente en effet 26,4% des émissions de gaz à effet de serre, devant le bâtiment qui représente 38% de la consommation d'énergie mais près de 20% des émissions de GES

De ce point de vue, les objectifs affichés par le projet de loi sont ambitieux, puisqu'il s'agit de réduire les émissions de GES de 20% en 2020, ce qui permettra de les ramener à leur niveau de 1990.

Pour parvenir à ce résultat, la priorité est donc d'accentuer l'effort sur le développement d'infrastructures fluviales et ferroviaires, dont les émissions de GES sont très restreintes, tandis qu'il faut limiter dans l'ensemble la construction d'infrastructures routières au traitement des points de congestion et de sécurité.

Ce principe, simple dans son énoncé, se retrouve de manière quelque peu brouillée dans le projet de loi, puisque celui-ci affiche d'emblée une liste d'infrastructures à réaliser, conformément à ce qui a été arrêté dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

J'ai donc pris le parti de sortir de cette logique de catalogue, afin d'indiquer plus clairement, dès le début de la partie relative aux transports, quels sont les critères de choix d'une infrastructure de transport plutôt qu'une autre, et ce au-delà du mode de transport lui-même (fluvial, ferroviaire ou routier) :

– **chaque projet doit être évalué systématiquement** sur la base d'un bilan entre le coût et l'efficacité du projet rapporté à la quantité de GES dont l'émission a été évitée ;

– **chaque projet doit aussi être ramené à des critères socio-économiques** contribuant au développement durable, lesquels doivent être définis par le Parlement.

Autre principe simple qui mérite d'être rappelé dans la loi : **la présente programmation ne saurait conduire à remettre en cause les programmes déjà étudiés, voire déjà lancés**, notamment dans le domaine des lignes à grande vitesse. Les extensions futures du programme des LGV devront par ailleurs être évaluées au regard des critères fixés par le groupe de travail n° 6 du Grenelle de l'environnement, à savoir la préservation de l'environnement, l'équité territoriale et l'efficacité économique.

Ces critères ont donc également été intégrés dans ce projet, avec le souci d'élaborer une **vision globale du réseau** et non plus une étude séparée de chaque projet (comme c'est le cas actuellement par exemple pour le Lyon-Turin ou le contournement de Nîmes et Montpellier).

L'autre point qui frappe à la lecture du projet de loi est **l'option très largement favorable au TGV qui sous-tend la logique du Grenelle de l'environnement** ; or, les événements récents montrent qu'il est également fondamental que RFF, comme la SNCF, accordent une certaine importance, voire la priorité, à l'entretien du réseau existant (qu'il soit d'ailleurs TGV ou TER).

Les options du projet de loi et du Grenelle de l'environnement méritent par ailleurs également d'être tempérées s'agissant des **autoroutes ferroviaires**, qui semblent constituer la seule voie possible au report modal de fret entre la route et le rail.

Or, il apparaît aujourd'hui que les résultats des autoroutes ferroviaires existantes sont plus que mitigés ; on pourra, certes, dire que cet état de fait provient de l'absence d'offre massifiée sur les autoroutes ferroviaires existantes, mais il amène aussi à **réfléchir sur le vieux débat entre les autoroutes ferroviaires et le transport combiné**. Pour de nombreux opérateurs économiques que j'ai auditionnés, le transport combiné semble être une alternative à la route plus intéressante que l'autoroute ferroviaire (car le camion comme le chauffeur sont immobilisés pendant ce temps de transport). Il s'agit donc d'adapter le projet de loi pour **laisser également ouverte l'option d'un développement du transport combiné**. Un audit du fonctionnement des autoroutes ferroviaires devra donc être réalisé, tandis qu'un programme de développement du transport combiné sera mis à l'étude.

Reste par ailleurs la question importante du financement de ces infrastructures ; à ce sujet, j'ai déjà exposé son projet de mise à l'étude d'un fonds de capitalisation pour financer l'ensemble des projets évoqués par le projet de loi, dont le coût a été évalué par les spécialistes à 163 milliards d'euros.

A ce stade, il est également important de revenir en quelques mots sur la taxe poids lourds et les principes qui doivent guider sa mise en œuvre : le chiffre d'affaires annuel du secteur du transport routier est de 51 milliards d'euros, et la marge nette n'est que de 1,5% soit 760 millions d'euros. Ce chiffre, tout le monde l'aura compris, est inférieur au produit de la nouvelle taxe, évalué par le ministère à 800 millions d'euros.

Evidemment, ce surcoût sera en partie supporté par les transporteurs étrangers, mais pour un tiers seulement. Les transporteurs français risquent de payer cher la mise en œuvre de cette nouvelle taxe, alors que leur fiscalité est déjà très importante (2,6 milliards d'euros de TIPP plus 1 milliard d'euros de péages).

Dores et déjà, la compétitivité française de ce secteur est très fragile, puisque le pavillon routier français a enregistré une chute de 36% entre 1999 et 2007.

Pour éviter que la taxe poids lourds n'augmente un effet d'éviction déjà important, le président de la République (dans son discours de Mâcon le 4 décembre 2006) de même que le Premier ministre (dans un courrier à la profession

du 30 janvier 2008) se sont engagés à faire peser l'intégralité du coût de cette taxe sur les bénéficiaires du transport de marchandises et à garantir la neutralité fiscale pour les entreprises concernées. **Cet engagement politique mérite d'être clairement inscrit dans le présent projet de loi.**

En outre, même s'il est complexe de l'écrire directement dans le présent projet de loi compte tenu de l'article 40 de la Constitution, des mesures de compensation devront être mises en œuvres, comme la suppression de la taxe à l'essieu (70 millions d'euros) et une baisse de la TIPP. S'agissant par ailleurs de la répercussion en pied de facture, évoquée notamment par les professionnels eux-mêmes, elle est techniquement très compliquée : comment, en effet, répercuter sur chaque client un ratio du transport réalisé par le routier, en fonction de la quantité transportée et du réseau emprunté ?

Enfin, pour terminer ce vaste tour d'horizon des questions de transport, j'estime qu'il ne faut pas se priver **de réfléchir à la question des péages urbains.** Personne n'ignore que cette mesure pose d'importantes questions politiques – notamment relatives à la répartition du produit de ce péage entre les collectivités de l'agglomération – mais aussi techniques, afin de ne pas créer de nouveaux bouchons au pourtours des grandes villes et prendre en compte la situation particulière des habitants du centre-ville. Néanmoins, il apparaît qu'un tel péage a pu entraîner un désengorgement important des centres-villes dans d'autres agglomérations européennes, ainsi qu'un report modal vers les transports ferroviaires. Ces effets étant tout à fait ceux recherchés par le Grenelle de l'environnement, je souhaite que les débats parlementaires sur le présent projet puissent déboucher sur une formule ouvrant la possibilité, pour les collectivités qui le veulent, d'expérimenter de tels péages.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I.— AUDITIONS DE MINISTRES ET PERSONNALITÉS

A.— PREMIÈRE AUDITION DE M. JEAN-LOUIS BORLOO, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, ET MME NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET, SECRETAIRE D'ÉTAT CHARGEE DE L'ÉCOLOGIE, AUPRES DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

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 **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 au cours de sa réunion du 2 juillet 2008.

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 donne par 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_2 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 m² 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_2 ? 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 représentants 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^{e} siècle, a fait son temps. Un effort de recherche considérable doit donc être accompli pour inventer le moteur du XXI^{e} siècle.

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

B.— SECONDE AUDITION DE M. JEAN-LOUIS BORLOO, MINISTRE D'ÉTAT, MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, ET MME NATHALIE KOSCIUSKO-MORIZET, SECRETAIRE D'ÉTAT CHARGEE DE L'ÉCOLOGIE, AUPRES DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

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 Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire**

d'État chargée de l'Écologie, auprès du ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, sur le projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle de l'environnement au cours de sa réunion du 17 septembre 2008.

M. le Président Patrick Ollier. Nous sommes heureux d'accueillir M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et 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.

Nous arrivons, avec le rapporteur Christian Jacob, à l'aboutissement de discussions longues et fructueuses. Nous parlons en la matière de « coproduction législative » car nous avons mis en place, avec l'opposition, un groupe de suivi du Grenelle avec nos collègues sénateurs qui nous a permis d'être informés de l'évolution de la pensée du Gouvernement et d'avoir des échanges fructueux. Nous avons ainsi le sentiment d'avoir contribué à l'élaboration du présent texte par les observations et propositions que nous avons émises.

Monsieur le ministre d'État, madame la secrétaire d'État, je suis, en ce qui me concerne, un fervent défenseur du Grenelle de l'environnement et du développement durable. Je considère très sincèrement que ce que vous avez réussi à faire est exceptionnel dans la mesure où vous avez pu, dans un dialogue instauré avec des parties prenantes qui n'étaient pas forcément d'accord, faire émerger une politique soutenue par votre majorité et, je le souhaite, par l'opposition. Dans ces matières, aucun clivage politique ne doit nous séparer. Je suis convaincu que nous pouvons faire un travail utile, dans l'intérêt général, dans tous les groupes auxquels nous appartenons.

Avant de vous donner la parole, j'indiquerai quelles sont mes préoccupations personnelles, en dehors de celles que j'ai déjà pu évoquer avec vous.

Premièrement, pouvez-vous préciser l'articulation entre les projets de loi dits « Grenelle 1 » et le « Grenelle 2 » ? Il est plusieurs mesures de ce dernier que certains d'entre nous souhaiteraient voir émerger dès le Grenelle 1.

Deuxièmement, quelles sont les mesures vertes incluses dans le projet de loi de finances ? Pour éviter tout quiproquo, je précise que, lorsque le bruit a couru que des ordonnances porteraient sur la question des bonus-malus, je vous ai fait part de notre désaccord sur la méthode.

Troisièmement, je souhaite que l'objectif de basse consommation de 50 kilowattheures par an pour les bâtiments neufs, soit combiné avec celui de réduction des émissions de CO_2 afin d'éviter de privilégier un moyen énergétique par rapport à un autre.

Quatrièmement, pouvez-vous préciser les problèmes concernant l'éolien à la suite du rapport de l'institut Montaigne ? Je pense notamment aux soutiens financiers dont ce mode d'énergie renouvelable fait l'objet et que certains qualifient de disproportionnés, en particulier le tarif de rachat.

Cinquièmement, ne faut-il pas prévoir la mise en place de schémas d'aménagement – j'ai personnellement regretté que Mme Dominique Voynet ait abrogé le schéma national d'aménagement du territoire – afin de prévoir par avance les réponses à apporter, notamment en matière de transports et d'infrastructures, aux grandes questions posées en la matière ?

M. Jean-Louis Borloo, *ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Monsieur le président, Monsieur le rapporteur, Mesdames, Messieurs les députés, je suis heureux de vous retrouver un an après le lancement du processus du Grenelle de l'environnement et les nombreuses réunions de travail que nous avons eues ensemble pour affiner le texte. Je ne sais pas si l'on peut parler de coproduction, mais cela y ressemble. Le débat est en tout cas très riche et très ouvert entre nous.

Le fond de la question est de préparer notre économie à un nouveau modèle de croissance plus robuste, pérenne et fondé sur le développement durable et la sobriété énergétique et, par là même, d'améliorer le pouvoir d'achat des Français, la consommation énergétique étant le principal poste d'augmentation des dépenses des ménages, que ce soit en matière de logement ou de mobilité, sachant que les programmes d'investissement proposés pour adapter notre économie et nos comportements aux réalités actuelles et de demain n'existeraient peut-être pas avec une énergie très peu chère, facile à transporter et non émettrice de CO_2. Ces investissements lourds et rentables, autofinancés pour l'essentiel, sont concentrés sur trois grands chantiers.

Le premier grand chantier porte sur la rupture technologique en matière de bâtiments. Nous ne sommes pas les premiers à le faire. Après les Allemands, M. Gordon Brown a annoncé aux Britanniques la semaine dernière un plan massif en ce domaine d'un milliard de livres.

Le secteur du bâtiment utilise 42 % de l'énergie de notre pays, toutes énergies confondues – pétrole, gaz, électricité. Pour des raisons historiques et climatiques – la France est un pays au climat tempéré –, nous n'avons pas été très attentifs à cette consommation. Aussi un programme d'investissement lourd, de 400 milliards d'euros sur une très longue période et financé directement pendant cinq ou six ans par les économies d'énergie, concernera-t-il la mise à niveau du parc. Il constituera donc rapidement un bonus pour tout le monde, pour les administrations comme pour les particuliers.

La première étape du chantier sera de donner un cadre grâce à une gestion par les normes, ces dernières ayant été négociées avec les professionnels.

Je précise, en réponse au président Ollier, que je compte réexaminer, avec les énergéticiens français, la rédaction du décret concernant la modulation des 50 kilowattheures, de façon qu'il n'y ait pas de phénomènes d'éviction d'une filière par une autre. Ce serait un comble si un tel seuil entraînait l'éviction, par exemple, de l'électricité éolienne au profit du fioul.

Le chantier sur les normes s'appliquera d'abord aux bâtiments publics d'État, puis à la construction de bureaux et, enfin, aux particuliers. Comme il faut procéder à des recrutements massifs et spécialisés dans ce secteur, nous procéderons par étapes entre 2010 et 2012 afin d'éviter un effet d'embolisation.

L'objectif de ces normes est de faire en sorte que le nouveau parc progressivement construit consomme de six à sept fois moins que la moyenne du parc de bâtiments actuel. Le programme, que nous avons voulu ambitieux, mais également le plus raisonnable possible, a été arrêté en accord avec le groupe opérationnel des énergéticiens, des architectes, des entreprises, la FNB – la Fédération nationale du bâtiment – et la CAPEB – la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment.

La deuxième étape du chantier concerne le parc existant. À cet égard, l'État s'engage à rénover son parc d'équipements et de bâtiments publics dans une période assez courte en commençant les audits énergétiques tout de suite. L'expérimentation que nous avons réalisée en utilisant les contrats de performance énergétique donne un taux de retour sur l'investissement de six ans : pendant six ans, c'est l'économie d'énergie qui paie les travaux. Ensuite, c'est un gain net pour les administrations françaises.

Nous invitons les collectivités locales à faire de même. Nous n'avons pas voulu en effet, à moins que le Parlement en dispose autrement, le leur imposer dans le texte.

Le logement social est un secteur essentiel. Les ménages qui y vivent ont subi, depuis dix ans, une augmentation très importante des charges d'électricité et de chauffage, plus forte encore que les loyers eux-mêmes. Elles représentent jusqu'à 15 % du pouvoir d'achat des familles. Nous avons passé un accord avec l'Union social pour l'habitat (USH) pour examiner les modalités financières qui lui permettront de procéder à la rénovation thermique de l'ensemble du parc, qui compte un peu plus de 4 millions de logements, en commençant par les 800 000 qui sont les plus thermiquement dégradés.

Une remarque à ce sujet : contrairement à une idée reçue, le parc des logements sociaux n'est pas le plus dégradé au plan thermique, d'autant qu'il s'agit d'immeubles. Cela étant, d'énormes efforts sont à réaliser.

Nous nous sommes mis d'accord avec l'Union sociale pour l'habiat (USH) sur un prêt bonifié, non pas de 3,7 %, comme il a été évoqué, mais de 1,9 %, ce qui permettra aux bailleurs sociaux d'effectuer la rénovation thermique du parc sur la période prévue. Cela aura un impact direct sur les charges des locataires.

La troisième étape de ce premier chantier concerne les particuliers. On prévoit une rénovation générale sur quinze ou vingt ans, selon ce qui sera décidé au cours du débat. La rénovation thermique réduit la facture d'électricité de l'ordre de 300 euros, et parfois jusqu'à 700 ou 800 euros, mais le problème porte sur le financement des travaux. Tout le monde n'a pas les moyens de dépenser entre 10 000 et 15 000 euros sur un bouquet énergétique, même si l'investissement est très rentable.

Le Président de la République, le Premier ministre et le ministre du budget ont accepté la mise en place d'un financement des intérêts des emprunts contractés pour le bouquet énergétique ; Il s'agit de l'écoprêt à taux zéro : le remboursement de l'emprunt doit être égal ou inférieur aux économies immédiatement réalisées dans le logement. Une mécanique d'approbation est prévue pour s'assurer que le bouquet énergétique est pertinent et performant.

Toutes ces mesures sont de nature à avoir un effet extrêmement positif sur l'emploi et à augmenter le PIB – les experts parlent d'une augmentation de 0,8 point. Mais il me semble très difficile de prévoir à l'avance à quelle vitesse on avancera. Si les normes, la décision politique et les outils de financement sont là, des difficultés seront en effet rencontrées pour la mise en œuvre de ce chantier thermique en matière tant de formation que d'organisation professionnelle. L'investissement est extrêmement lourd. On évoque quelque 500 millions d'euros d'ici à 2020 calculés à partir du chiffre d'affaires, selon les normes habituelles de la CAPEB et de la FNB.

Le chantier de la réduction de notre dépendance énergétique, que toutes les académies des sciences du monde considèrent comme prioritaire, constitue cependant le meilleur investissement pour notre compétitivité, pour le pouvoir d'achat des Français et pour l'emploi. On assiste d'ailleurs, dans la campagne pour l'élection présidentielle américaine, à une véritable surenchère concernant ce chantier ainsi que sur celui de l'énergie alternative ou renouvelable.

Le deuxième grand chantier est celui de la mobilité – ou des mobilités. Vous avez entendu longuement hier M. Dominique Bussereau. Je ne m'étendrai pas sur le sujet. L'idée est de développer des infrastructures ou des modularités, qui permettent de passer le plus possible d'un système cloisonné et à déplacement individuel vers du déplacement collectif – urbain, interurbain, régional ou international – pour l'ensemble des modes de transport, en privilégiant les autoroutes ferroviaires, le fret ferroviaire et les lignes à grande vitesse. Nous n'avons pas voulu aller jusqu'à réorganiser les pouvoirs administratifs français Nous avons préféré inciter les différentes autorités responsables à concerter.

Le troisième grand chantier, auquel une somme d'un milliard d'euros est affectée, est celui du mix énergétique et des énergies renouvelables. L'Europe s'est engagée dans un « paquet climat-énergie » qui prévoit de porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans sa consommation. L'effort de la France doit être de parvenir au taux de 23 %. Je rappelle que notre pays a déjà produit

beaucoup d'énergies renouvelables, à égalité pratiquement avec le Danemark et l'Allemagne. La part de celles-ci dans la consommation est de plus de 10 %, notamment par l'hydraulique et les marées motrices. Il faut absolument développer ces filières parce que nous avons besoin d'énergie de proximité.

Même s'il est indispensable de réduire nos besoins énergétiques, d'autres formes d'énergie apparaîtront. Dans sa dernière enquête internationale, le Massachusetts Institute of Technology (MIT) indique qu'en 2015, 10 % des automobiles dans le monde seront à propulsion électrique. C'est une appréciation qui n'engage qu'eux. Je suis pour ma part incapable de faire des prévisions de cette nature, mais la probabilité est forte de parvenir à ce taux en zone urbaine. Les Chinois ont décidé qu'en 2012, une voiture sur trois produite en Chine sera complètement décarbonée. Comme celle utilisant de l'hydrogène n'est pas encore prête, la probabilité que ces voitures fonctionnent à l'électricité n'est pas complètement nulle. Cela étant, une grande partie de leur électricité provient de centrales au charbon, ce qui ne résout pas complètement le problème. Si au lieu de carboner deux fois, ils ne carbonent plus qu'une fois, ils carbonent toujours. Cela étant, si ce chiffre concernant les voitures est exact, les besoins de production d'énergie propre renouvelable seront considérables, ce qui relativise d'ailleurs le débat sur le nucléaire.

Dans tous les cas de figure, notre pays et l'Europe ont un intérêt stratégique à réduire leur dépendance aux hydrocarbures en raison non seulement du prix du baril de pétrole, mais également et surtout des émissions de CO_2, de la rareté des énergies fossiles et de considérations géopolitiques et géomilitaires. N'oublions jamais que les hydrocarbures créent aux quelques endroits où ils sont produits, des rentes de situation qui ne sont pas étrangères à la crise financière avec tous les risques d'instabilité géopolitique majeure que cela peut engendrer. Les ressources financières colossales tirées des gisements d'hydrocarbures ne sont-elles pas en effet d'abord placées sur des valeurs spéculatives ? Le fond du sujet est peut-être bien là.

La crise à laquelle nous assistons me fait penser à l'eau. Une certaine quantité de pluie à certains moments est utile : elle va grossir la nappe phréatique et permet de revivifier le territoire. Inversement, des trombes d'eau provoquent des inondations et s'écoulent n'importe comment. C'est ce à quoi nous assistons sur le plan financier dans le monde. Dans certains endroits, les masses financières continuent à croître de manière exponentielle. Les sommes sont trop importantes pour que le territoire ou la région puissent les réutiliser pour de l'investissement. Elles constituent des flux extrêmement flottants sur la planète, faisant courir des risques de dégradation graves. Les systèmes de régulation financiers internationaux étaient adaptés à une période – lorsque le flux financier était cohérent avec la production industrielle, économique ou de service – mais ils ne le sont plus du tout aujourd'hui du fait de ces mutations. Quand on parle de l'énergie, il est important d'envisager la fin de la rente de situation d'un certain nombre de modes de production et de territoires.

Une technologie peut être sujette à débat : la capture et la séquestration de carbone. Cependant, le train est en marche, et s'il n'est peut-être pas la réponse universelle, nous ne pouvons pas le regarder partir. Si cette technologie se développe de manière raisonnable et maîtrisée, sans risque, en ne s'en tenant pas à de la séquestration pure, mais en réutilisant probablement le carbone, elle va générer un marché mondial. Ne recommençons donc pas la même erreur qu'avec le photovoltaïque, invention française du siècle dernier à laquelle nous n'avons pas cru faute de filières professionnelles. Le résultat est qu'aujourd'hui la Chine est le premier pays producteur de composants photovoltaïques au monde.

Dans la bataille industrielle qui plus généralement s'instaure, les mutations qui se préparent sont bonnes pour la compétitivité de la France car elles correspondent à nos pôles d'excellence. Nous comptons deux énergéticiens dans les trois premiers mondiaux, le leader mondial des transports collectifs au sens large – de proximité ou d'éloignement –, les meilleures entreprises au monde, dont Schneider-Legrand, en matière de performance énergétique, de gestion des énergies à distance et de compteurs intelligents. Nous sommes constructeurs de moteurs d'avion, au cœur de la bataille sur la réduction des besoins en hydrocarbures. Nous avons des centres de recherche remarquables en matière de suivi aéronautique. Nous avons IFREMER – l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer –, le BRGM – le Bureau de recherches géologiques et minières. Nous sommes une grande puissance maritime. L'eau nous fournit des disponibilités en énergie par la houle et en climatisation par les fonds marins à 5°. Dans le secteur de l'eau, nous avons deux leaders mondiaux sur les trois premiers, et dans celui des déchets, deux leaders mondiaux dans les quatre premiers.

Le fait que l'Europe et le monde entier s'engagent dans cette transition énergétique est un véritable soutien à nos propres capacités et à la stratégie industrielle de nos groupes tel le groupe AREVA et d'autres.

L'ensemble des dispositifs bénéficiant d'une déduction au titre de l'article 200 *quater* du code général des impôts sera définitivement présenté par Bercy à la fin de la semaine prochaine.

Le Grenelle de l'environnement comprend également une partie très importante consacrée à l'évolution de l'agriculture française – qui, en accord avec la profession, doit réduire sa consommation d'énergie suite, en particulier, à des audits énergétiques, à la transformation partielle et prudente de l'agriculture de proximité et à l'utilisation moindre d'intrants et de phytosanitaires –, une deuxième partie sur la santé et l'environnement, et une autre, enfin, relative à la biodiversité. Nous avançons au rythme que nous avions prévu. Faisons attention à des opposabilités trop rapides non validées. Un travail complémentaire a été confié au sénateur Raoult à ce sujet.

M. Christian Jacob, *rapporteur*. Je m'associe aux félicitations que le président de notre commission vous a adressées, monsieur le ministre. Le pari n'était pas gagné. Avec beaucoup d'ouverture et d'écoute auprès des uns et des

autres, vous êtes parvenu à faire partager un constat qui n'était pas évident, comme nous avons pu le constater au fil des auditions. Plus personne ne conteste le cap qui est tracé. Le débat porte maintenant sur la manière de le tenir.

Je souhaiterais, pour ma part, revenir sur quelques points.

Le renversement de la charge de la preuve est une disposition intéressante, qui a été évoquée par de nombreuses personnes auditionnées. Cette mesure doit pouvoir intervenir chaque fois qu'un investissement est envisagé sur des ouvrages d'art, et nous proposerons des amendements en la matière.

Le principe de la compensation pour perte de biodiversité est également essentiel. La réalisation d'un projet génère des dommages sur la diversité biologique, et il est bien d'obliger le maître d'ouvrage à reconstituer la biodiversité sur un autre secteur.

Certains territoires peuvent être figés par les trames vertes et bleues. Quelles compensations seront apportées ?

Je plaide pour l'application du principe de réalisme économique pour des secteurs d'activité importants comme celui des poids lourds. Tout le monde a pris conscience aujourd'hui de la nécessité du transfert modal et de l'utilisation, à chaque fois que l'on peut, de modes de transport moins émetteurs de gaz à effet de serre. Il existe cependant des secteurs d'activité importants pour l'économie locale pour lesquels des moyens de compensation et d'accompagnement doivent être trouvés. La question a déjà été évoquée hier avec M. Dominique Bussereau, mais j'aimerais vous entendre à ce sujet.

Dans nombre de cas, le texte que vous nous proposez est en avance sur la réglementation européenne, ce qui est plutôt un bon point puisque cela montre que la France est leader. Il ne faudrait pas pour autant que cela soit handicapant pour nos entreprises et se traduise par des pertes de marchés, de compétitivité et d'emplois par rapport à nos voisins.

S'il y a unanimité sur l'objectif des 50 kilowattheures par an, ce n'est pas à nous, en revanche, de privilégier une filière par rapport à une autre. La rédaction actuelle du texte est, à ce titre, insatisfaisante et devra donc être revue tout en restant conforme aux objectifs du Grenelle de l'environnement qui sont la promotion des énergies renouvelables et la baisse de l'émission de gaz à effet de serre.

Comme un certain nombre d'entreprises – le chiffre avancé est de 80 ou 90 %, mais il doit être vérifié – ne répondent pas aux critères de la loi dite NRE sur les nouvelles régulations économiques, il vaut mieux, avant d'élargir le système, s'appuyer sur un bilan de celui-ci.

Les certificats d'économie d'énergie sont une bonne initiative. Mais une évaluation est, là aussi, nécessaire. Il faut tirer les enseignements de ce qui a déjà été réalisé.

De nombreux professionnels nous ont alertés sur la nécessité d'un renforcement de la formation. Pour répondre aux objectifs du Grenelle de l'environnement, il faut des artisans et des professionnels qui soient formés, en formation initiale et en formation continue. Il faut aussi avoir des fabricants de matériaux.

Il est important d'inclure, dans le code des marchés publics, la notion de performance énergétique globale. Actuellement, les élus locaux n'ont pas la possibilité de globaliser leurs appels d'offres. Or, l'important dans le bouquet énergétique est le résultat global obtenu. Si l'on est obligé de travailler sur des marchés trop fragmentés, on perd en efficacité.

Il faut profiter de ce texte pour réaffirmer le principe de neutralité fiscale, compte tenu, notamment, des mauvaises polémiques que quelques-uns ont lancées sur les bonus-malus. Ne pourrait-on pas instaurer une transparence complète avec, chaque année, la publication des bilans des bonus-malus, ce qui permettrait de réajuster les curseurs et, ainsi, de couper court à toute polémique ?

J'en viens, enfin, à la question des péages urbains qui fait actuellement débat. Le pire serait de les interdire ou de les rendre obligatoires. Il faut donner la possibilité aux maires qui le souhaitent de les expérimenter.

M. Philippe Tourtelier, *pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.* Vous aviez indiqué en juin, monsieur le ministre d'État, qu'il serait beaucoup plus facile pour discuter d'avoir connaissance du Grenelle 1, du Grenelle 2 et du projet de loi de finances. Il me paraît en effet indispensable de disposer de ces trois documents avant le début de l'examen du projet de loi.

Si je reprends à mon compte les premières questions de M. le président, en particulier celle relative aux ordonnances, je n'ai pas la même sensibilité, en revanche, concernant les éoliennes. Pensez-vous pouvoir, compte tenu du décret qui les assimile à des installations classées et des bâtons qu'on leur met dans les pales, atteindre l'objectif de 23 % d'énergies renouvelables sans elles ? Ce n'est pas en tout cas ce qu'indique le ComOp – comité opérationnel – compétent.

Concernant, plus généralement, les moyens, vous indiquez que les travaux dans le bâtiment sont autofinancés. Mais il y a des phases de transition. Dans le cadre du PTZ – prêt à taux zéro –, l'État prend à sa charge les intérêts. Donc, il y a besoin aussi de moyens pour le bâtiment, au moins dans la phase de transition.

Vous n'avez pas parlé des transports. Or, par rapport à la première version du texte du Grenelle 1, l'aide aux transports a été amputée au moins de moitié, si mes souvenirs sont bons.

Je n'ai pas vu, dans la programmation triennale, d'augmentation du budget de votre ministère sur trois ans. Quelles sont donc les autres sources de financement qui permettront, à défaut d'accélérer les choses, en particulier dans les transports, d'assurer les transitions ?

La vente aux enchères des quotas de CO_2 est-elle une piste sérieuse ? Les prélèvements opérés sur cette vente sont-ils budgétés ? Combien pourront-ils rapporter ?

Ne serait-il pas intéressant, en phase de transition, de geler certaines mesures, notamment du paquet fiscal, voire de remonter de 50 à 60 % le bouclier fiscal afin de dégager de l'argent ?

Avez-vous par ailleurs envisagé de taxer les compagnies pétrolières ?

Comptez-vous réaliser les études d'impact prévues dans le Grenelle ? Ne serait-il pas intéressant de geler les réformes prises pour tous les services publics – carte hospitalière, carte judiciaire, réorganisation de trésoreries – en lançant une étude d'impact sur les déplacements et les émissions de CO_2 induits ? Vous prendriez, en fonction des résultats, des décisions beaucoup plus fondées.

Vous avez indiqué au mois de juin que le projet de loi serait un texte un peu spécial parce qu'il transposerait finalement des consensus – ou des compromis, selon l'optique qu'on en a. Dès lors, pourquoi note-t-on des reculs ? Allez-vous confirmer que vous défendrez le renversement de la charge de la preuve, promesse, qui a entre-temps disparue, du Président de la République ?

Pourquoi, après avoir reconnu la légitimité de la société civile au cours des différentes étapes du Grenelle, puis en élargissant, en particulier, le Comité économique et social, reculez-vous sur l'association de la société civile à l'étude de la programmation des infrastructures et à son suivi ?

M. Jean-Louis Borloo, *ministre d'État.* La mesure figure dans le Grenelle 2.

M. Philippe Tourtelier. Dont acte.

La taxe carbone ou la contribution climat-énergie est-elle définitivement enterrée puisque le ComOp correspondant n'a pas été mis en place ? Pourquoi d'ailleurs certains ComOp ne se sont-ils pas réunis ? Je sais qu'une réflexion est menée sur l'ensemble des prélèvements obligatoires, mais il y a urgence face au changement climatique. Peut-on considérer que la taxe est instituée de façon plus ou moins subtile par les bonus-malus ou envisager l'éventualité d'un prélèvement sur une partie de la TIPP ?

Concernant les efforts de formation, ne faut-il pas, pendant deux ou trois ans, renforcer le système en réunissant les partenaires, y compris les régions, et

injecter de l'argent pour pouvoir répondre à la demande de rénovation des bâtiments ? Sans cet effort, un verrou ne sautera pas.

Ma dernière question sera un peu anecdotique : ne pourrait-on pas réfléchir à des certificats d'économie d'eau sur le modèle de ceux qui existent pour l'énergie ?

M. Serge Poignant, *pour le groupe Union pour un mouvement populaire.* Je me réjouis, comme le rapporteur et le président, de la démarche du Grenelle. Elle a été exceptionnelle et nous est enviée.

Je fais partie du groupe de suivi parlementaire ainsi que du groupe de suivi avec les représentants socio-économiques, les ONG en particulier. Aujourd'hui, il appartient au Parlement de jouer son rôle et il compte bien le jouer pleinement.

De grands objectifs sont fixés, dont il faut mesurer l'importance. Ils concernent en premier le bâtiment et le transport, qui sont les plus consommateurs d'énergie et les plus émetteurs de CO_2. Le « paquet énergie-climat » européen – le « 3 fois 20 » – porte à la fois sur les économies d'énergie, sur les émissions de CO_2 et sur les énergies renouvelables.

Pour avoir rapporté la loi POPE de juillet 2005 d'orientation et de programme sur la politique de L'énergie je considère que les certificats d'énergie ont bien fonctionné. L'idée de les étendre, après évaluation, me semble intéressante.

Vous avez parlé, monsieur le ministre d'État, d'un nouveau modèle de croissance fondé sur la sobriété énergétique et le développement durable. Il me paraît important d'insister sur ces deux aspects car ils impulsent une dynamique positive pour notre économie. Toutes les décisions qui vont pouvoir être prises – je le dis à dessein puisque cette audition est ouverte à la presse – entrent dans cette dynamique.

Tout en étant leader, la France doit être le plus proche possible des décisions européennes, d'une part, parce qu'elle préside l'Union européenne et, d'autre part, parce que, tout en oeuvrant pour des mesures ambitieuses, elle doit respecter sa propre économie et ses entreprises. Il faut faire attention, avec l'écotaxe poids lourds à nos petites entreprises de poids lourds et de transport.

La formation est une nécessité absolue si l'on veut que les mesures que nous allons prendre soient efficaces. La recherche est également fondamentale. Il faut, en particulier, aller un peu plus loin sur le photovoltaïque. De même, comme le charbon sera encore beaucoup utilisé dans le monde, toute avancée en matière de charbon propre et de stockage de l'énergie, même si ce n'est pas à court terme, est essentielle.

Le groupe UMP soutiendra, bien évidemment, le projet de loi, en souhaitant que nous arrivions le plus vite possible au projet de loi Grenelle 2 et aux projets de loi d'application.

M. Yves Cochet, *pour le groupe Gauche démocrate et républicaine.* Premier point : la loi est hémiplégique. En effet, la moitié de ce qui concerne le développement durable – ou l'écologie – en est absente. Je pense notamment au nucléaire et aux OGM. Aucun article, section, chapitre, titre n'y est consacré. Un immense domaine, que l'on peut appeler la géologie politique, n'y est pas non plus abordé.

On s'intéresse à la surface des choses au sens géographique, mais pas à ce qui se trouve dans le sous-sol. Les industries extractives, par exemple, ne sont pas du tout traitées. Cette loi présentée comme très globale et porteuse quasiment d'un projet de société oublie la moitié des bases biophysiques dont elle prétend parler et a déjà tranché les questions du nucléaire et des OGM !

Deuxième point : la loi est infidèle. Le Président de la République avait insisté sur les deux critères structurants de cette nouvelle vision du monde : intégrer dans les décisions publiques leur coût pour l'environnement et inverser la charge de la preuve, c'est-à-dire que ce ne sont plus aux solutions écologiques de montrer qu'elles sont les meilleures. Ces deux critères ne se retrouvent pas dans la loi – ce ne sont d'ailleurs pas les seules infidélités aux principes du Grenelle – et ne sont même pas mentionnés dans l'exposé des motifs qui, par ailleurs, est une sorte de poésie juridique assez lyrique. On reconnaît le style flamboyant de M. le ministre d'État, mais cela ne suffit pas pour faire des politiques publiques précises.

Mon troisième point s'intitule « l'alibi de la loi ». Le bonus-malus, dans certains domaines et pour certains appareils, est bon pour l'efficacité – on préfère utiliser des engins plus efficaces, par exemple, des voitures qui rejettent moins de CO_2 et consomment moins d'essence –, mais il n'est pas forcément bon pour la sobriété. C'est ce que l'on appelle l'effet rebond. Quand on est plus sobre, on a tendance à jouir plus. Ainsi, quand une plus petite voiture utilise moins d'essence et rejette moins de CO_2, on l'utilise plus et plus loin. Il y a là un effet pervers qui fait que le bonus-malus est bon pour l'efficacité, mais pas pour la sobriété. La question se pose différemment, par exemple pour les réfrigérateurs qui, eux, doivent fonctionner vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Aussi convient-il d'envisager le problème filière par filière et produit par produit.

Mon quatrième point porte sur la mollesse de la loi. Pour le bâtiment neuf, par exemple, des normes sérieuses et obligatoires – dont nous débattrons – sont fixées : réglementation thermique, 50 kilowattheures, etc. Mais pour 99 % du parc existant, les mesures ne sont qu'incitatives. Or le prêt à taux zéro ne vaut que si le crédit d'impôt intervient en même temps. Si vous avez soit l'un, soit l'autre, les pauvres ne pourront pas s'équiper en matériels à énergie renouvelable et faire des économies d'énergie.

Mon cinquième et dernier point concerne ce qu'on peut appeler les oublis, et même les mensonges de la loi. Voilà un an, vous déclariez, monsieur le ministre d'État, qu'il ne fallait pas augmenter la capacité globale routière de la France. Cette affirmation devient dans l'article 9 : « l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local. » On faisait déjà cela il y a trente ans. Rien ne change donc, puisque tout est permis avec cette phraséologie molle.

M. Jean Dionis du Séjour, *pour le groupe Nouveau Centre.* Le groupe centriste salue le Grenelle de l'environnement et le soutiendra clairement, ce qui lui donnera toute liberté pour faire des propositions et, éventuellement, formuler des critiques.

Ma première question porte sur la gouvernance. Le texte affiche un nombre impressionnant d'objectifs dont certains apparaissent un peu mystérieux. Il faut diminuer, par exemple, la consommation de 38 % en 2020 dans le parc résidentiel. Pourquoi ce taux ?

Ma deuxième question concerne le suivi de la mise en œuvre du Grenelle. C'est un point central. Or le texte est faible sur ce sujet, d'autant que le mot écologie lui-même comporte une ambiguïté du fait de l'existence à la fois d'une écologie politique et d'une écologie scientifique. Quel rôle a le Parlement dans ce contrôle, année après année ? Seriez-vous favorable à un projet de loi de contrôle de l'exécution du Grenelle chaque année ? Il existe un comité de suivi, mais ce point doit être précisé. Quelle place donnez-vous dans le temps aux parties prenantes du Grenelle et aux autorités scientifiques ?

Ma troisième question a trait au financement. Selon les dires du Premier ministre, il n'y a pas de levier budgétaire et les caisses de l'État sont vides. Or vous avez un calendrier ambitieux alors que les différents opérateurs connaissent des difficultés économiques, notamment les consommateurs. Comment allez-vous faire ? Déjà, vous avez, au sortir des tables rondes du Grenelle, repoussé la rénovation des 800 000 appartements concernés de 2015 à 2020. Compte tenu de votre équation financière, ne faut-il pas resserrer les cibles afin d'aller très vite ?

M. le Président Patrick Ollier. Monsieur Dionis du Séjour, le Parlement n'a pas besoin du Gouvernement pour contrôler l'exécution de la loi. Nous avons lancé sept missions d'enquête sur sept exécutions de la loi. Je confierai, comme c'est prévu dans le règlement de l'Assemblée, à M. Jacob, le moment venu, c'est-à-dire six mois après la parution du texte, une mission de contrôle d'exécution de la loi sur le terrain. Il sera secondé par un rapporteur adjoint désigné, comme c'est la règle dans notre commission, par l'opposition.

M. Jean-Louis Borloo, *ministre d'État.* Deux points préalables.

Le Grenelle 2 n'est que la boîte à outils pour l'application du Grenelle 1 qui est le texte de programmation et d'orientation. Cela étant, il est clair que la

connaissance des deux donne une meilleure visibilité. Il sera soumis au Conseil d'État en fin de semaine. Nous terminons son bouclage, car il a été très discuté, mais il ne pose pas de difficulté majeure. La semaine prochaine sera également présenté le dispositif financier et fiscal pour les trois prochaines années, qui permet de donner de la cohérence à l'ensemble. Nous aurons ainsi une totale visibilité du système. Donc parole sera tenue : vous disposerez de ces documents avant la discussion du texte.

Mon second point concerne les ordonnances. La tâche d'évaluation étant très compliquée, elle portera d'abord sur un premier produit d'ici à la fin de l'année, y compris dans ses dimensions sociales et technologiques et jusqu'aux contrats qu'il aura permis de passer. À partir de cette vraie évaluation de fond, des grilles d'analyse d'impact pourront être établies qui permettront d'évaluer un autre produit, éventuellement l'année prochaine.

Cela étant, nous pouvons rencontrer un problème de gestion puisqu'il faut quasiment imaginer ce sur quoi nous allons travailler sur plusieurs années, ce qui conduit à devoir le résoudre le jour même. Il est dans ces conditions compliqué de vouloir le faire par ordonnance. Il faudra plutôt trouver un moyen pour que le Parlement consacre en urgence deux jours au sujet, à un rythme que l'on pourra arrêter ensemble. Il faut en tout cas, concernant le bonus, qu'il y ait un débat, y compris sur la partie budgétaire qui ne relève pas complètement du Parlement. Il s'agit en effet d'un tout cohérent, et le Parlement ne doit pas être saisi que de la partie fiscale.

Nous ne voyons aucune objection à ce que le rapporteur dépose un amendement pour une meilleure compréhension du renversement de la charge de la preuve, bien que cette notion me semble claire.

S'agissant des kilowattheures au mètre carré, ma position est en phase avec celle du rapporteur.

Je suis également d'accord concernant le code des marchés publics et le marché global. Nous mettons d'ailleurs ce dernier rapidement en place pour les propres achats de l'État.

Les certificats d'économie d'énergie sont un bon dispositif. Le seuil de 20 Terawattheures a été atteint cette année. Nous allons en dresser le bilan afin d'examiner son éventuel renforcement.

Monsieur Tourtelier, le système est complètement autofinancé. Quant à l'aide en faveur des transports, je ne peux vous laisser dire qu'elle serait amputée, ne serait-ce que d'un euro, par rapport au Grenelle de l'environnement. C'est inexact. Il était prévu une intervention de l'État de 4 milliards d'euros sur 20 milliards de travaux pour les tramways et les directions centrales de la sécurité publique – DCSP. Les autorités organisatrices ayant fait remarquer qu'elles ne pourraient jamais réaliser ce montant de travaux sur la période, celui-ci a été ramené à 12 milliards et la participation de l'État, par une règle de trois, à

2,4 milliards. Les appels à candidatures sur ces projets seront lancés dès la semaine prochaine. Je rappelle que 500 millions d'euros sont réservés pour la partie spécifique concernant le raccordement des quartiers.

Deux ressources très importantes n'apparaîtront pas immédiatement dans les financements sur trois ans : la redevance hydraulique et une partie des ventes de quotas de CO_2. Nous relançons les concessions hydrauliques, si bien que tout le monde sera amené à payer la redevance hydraulique, ce qui générera un financement très important, directement affecté à un fonds Grenelle. Ce dernier recevra également une partie – le taux n'est pas encore arrêté – des ventes de quotas de CO_2 puisque leur vocation, figurant d'ailleurs dans la directive, est d'aller au moins pour 20 % au Grenelle. Tout cela sera ajusté avec le Premier ministre.

J'ai le sentiment que les études d'impact sont réalisées comme prévu. Quant au gel des réformes du service public, il est étranger au propos du jour.

Concernant la contribution climat-énergie, aucune décision n'est encore prise. C'est un sujet extrêmement complexe. Nous avons terminé le travail de recherche d'experts pour mettre en place une conférence de consensus comme prévu avant le 31 décembre.

Monsieur Cochet, vous avez eu raison de faire remarquer que, s'agissant du chantier thermique, il fallait les deux dispositifs : le crédit d'impôt et le PTZ. C'est d'ailleurs bien le cumul des deux qui est prévu. En outre, le coût de la main-d'œuvre qui n'était pas inclus dans l'article 200 *quater* du CGI y sera dorénavant intégré. Nous avons ainsi un dispositif assez puissant pour permettre le développement du chantier.

Monsieur Dionis du Séjour, le schéma de développement durable fera l'objet d'une évaluation annuelle. Celle-ci est prévue dans le Grenelle 2, dont vous disposerez la semaine prochaine.

Lorsque le texte a été élaboré, il était prévu de financer la rénovation des 800 000 logements sociaux les plus dégradés thermiquement sur les fonds propres. Nous n'avions pas les dispositions dont nous bénéficions aujourd'hui – prêts à long terme de la Caisse des dépôts à 1,9 %, PTZ, évolution de l'article 200 *quater* – qui nous donnent aujourd'hui plus de puissance et nous permettent d'aller plus vite. L'idée est donc maintenant de rénover l'ensemble des logements sociaux. C'est ce que l'on va préciser dans le Grenelle 2. Mais nous allons regarder organisme par organisme et département par département comment les choses doivent s'organiser.

M. Daniel Fasquelle. L'économie touristique, premier secteur de l'économie française, représente 1,8 million d'emplois et 6,3 % du PIB. Afin d'accompagner l'augmentation du tourisme international et de mieux irriguer le territoire, il convient de faciliter le développement du réseau ferroviaire et de renouveler le parc hôtelier. Comment, dans le cadre du projet de loi, prendre en

compte cette problématique particulière afin que la France, qui est la première destination touristique au monde, mais la troisième en valeur, ne perde pas de terrain dans la compétition touristique mondiale ?

M. André Chassaigne. Selon le projet de loi, la surface agricole utile en agriculture biologique devrait atteindre 6 % en 2012. Sera-t-il vraiment possible d'atteindre cet objectif sachant que, la durée de conversion des terres étant de trois ans, les terres en agriculture biologique ou se préparant à la conversion devraient passer d'une surface de 2 % aujourd'hui à 6 % d'ici quatre mois ? Si un doublement du crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique est prévu à cet effet, le budget pour 2009 prendra-t-il également en compte les aides à la conversion ?

Quant aux excellentes propositions tendant à retirer du marché des produits phytopharmaceutiques, à intégrer des prescriptions environnementales dans les produits ou encore à renforcer l'appareil de formation agricole, permettront-elles, dans le contexte de la politique agricole commune et de la mondialisation de l'agriculture, d'assurer des prix rémunérateurs aux agriculteurs ?

Autrement dit, l'excellente rhétorique que vous développez, monsieur le ministre d'État, repose-t-elle sur des propositions chiffrées dès le budget pour 2009 ?

M. Jean-Yves Le Déaut. Les mesures qui seront prises en loi de finances, telle la baisse sur trois ans des crédits du ministère de l'écologie et du développement durable, que l'on subodore,...

M. Le ministre d'État. A tort.

M. Jean-Yves Le Déaut. ... et de ceux du ministère du logement, permettront-elles de traiter du problème majeur posé par la rénovation du bâtiment ancien, notamment social ?

En matière de transports, il est prévu, selon l'article 10 du projet de loi, des moyens « en complément de l'effort des régions pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire ». Outre que nous ne savions pas que les régions étaient responsables dans le domaine des transports, le Gouvernement est-il prêt, pour les aider, à généraliser la politique suivie en Ile-de-France, à savoir le versement transport ?

Concernant la recherche, là aussi le compte n'y est pas. Si l'État mobilisera d'ici à 2012 un milliard d'euros supplémentaires en matière de recherche sur le développement durable, il ne sera pas possible, avec 400 millions d'euros sur quatre ans en matière de technologies émergentes, soit 15 millions par an et par secteur, de traiter des sept secteurs de la recherche en matière d'énergies renouvelables que sont la capture et le stockage du CO_2, les véhicules hybrides et les moteurs du futur, les biocarburants de deuxième génération, les énergies

renouvelables – la géothermie étant d'ailleurs oubliée –, la filière hydrogène, le stockage d'énergie et les réseaux électriques intelligents. Une partie du 1,8 milliard d'euros consacré au crédit impôt recherche, montant qui n'est pas dépensé, ne pourrait-elle pas être dévolue à certains de ces secteurs ?

M. Martial Saddier. Le projet de loi officialise les corridors écologiques. Or les trames vertes ont une incidence qui va bien au-delà des territoires concernés. Les surfaces ainsi sacralisées apporteront-elles des financements, au titre de la politique environnementale, aux collectivités locales qui auront à les supporter ?

Le transport par câble, domaine dans lequel nous avons un leader mondial, coûte 4 millions d'euros du kilomètre, soit dix fois moins que le tramway, et constitue le transport qui non seulement est le plus sûr, mais qui consomme par passager/kilomètre le moins d'énergie. Un tel mode de transport devrait être pris en compte dans les grandes orientations.

Enfin le Gouvernement pourrait-il étudier la possibilité d'étendre la PVR – la participation pour voirie et réseaux divers – au transport collectif ?

M. François Brottes. Le Gouvernement ne doit pas hésiter à déplafonner les redevances hydrauliques. Cela rapportera plus à l'État que de plafonner un dispositif qui servira plus les actionnaires que l'intérêt général.

Notre groupe discutera du texte avec un esprit constructif, à condition que la cohérence entre les Grenelle I, II et III puisse être appréciée, et qu'il ne s'agisse pas d'un marché de dupes sur le plan financier, ce qui implique également de connaître les éléments du projet de loi de finances.

Nous insisterons sur la dimension sociale du texte afin que les plus pauvres puissent également accéder à ce qui est vraiment vertueux, mais qui est cher.

Selon nous, seule une régulation du marché permettra des comportements vertueux. Nous ne faisons en effet aucune confiance au libéralisme pour porter le développement durable demain. À cet égard, la question du suivi et du contrôle de la gouvernance des actions lancées par le Grenelle se pose. En matière, par exemple, de seuil de 50 kilowattheures par mètre carré et par an en moyenne de consommation d'énergie primaire, chaque filière tient, ce qui est normal pour des acteurs économiques, à tirer le meilleur parti du dispositif. Il conviendrait donc de disposer d'une sorte d'autorité de régulation en la matière qui permette, en particulier, de sortir de raisonnements fondés sur des moyennes, car un bruit moyen ou un tarif moyen, cela ne veut rien dire.

Mme Frédérique Massat. Si le projet de loi n'est pas un texte de réorganisation administrative, il aurait cependant pu permettre une clarification des responsabilités. Or les régions, par exemple, se voient confier l'entretien et la

régénération du réseau ferroviaire, ce qui ne relève pourtant pas de leurs compétences.

Au-delà du suivi du Grenelle, quel sera le gendarme qui vérifiera qu'un projet de loi ou de décret est compatible avec le Grenelle ? La loi de modernisation de l'économie, avec la possibilité de multiplier les grandes surfaces, constitue, par exemple, de l'anti-Grenelle par nature. Aussi les lois à venir concernant les hôpitaux ou le logement doivent-elles être compatibles avec le Grenelle, faute de quoi ce que nous ne faisons ne servirait à rien.

L'article 42 du projet de loi dispose que « L'État doit tenir compte dans les décisions qu'il envisage de leurs conséquences sur l'environnement ». Or parmi les objectifs qu'il se fixe rien ne concerne Internet. Pourtant, l'utilisation de la visioconférence, par exemple, permettrait de réduire la consommation d'énergie.

Il était en tout état de cause surréaliste d'entendre hier M. Dominique Bussereau se défendre car telle ligne à grande vitesse n'avait pas été mentionnée. Une telle attitude était en effet incompatible avec le texte d'orientation générale voulu par ailleurs par le Gouvernement.

M. Victorin Lurel. L'article 42 du projet de loi prend en compte les départements, les régions et l'ensemble des collectivités d'outre-mer, ce dont on ne peut que se féliciter. Il conviendrait cependant d'aller un peu plus loin. La richesse en biodiversité de l'outre-mer ne doit pas faire oublier les retards en divers domaines. À cet égard, le plan prévu à l'article 39 en matière sismique sera-t-il bien mis en œuvre avant 2015 et quels moyens financiers seront mis en œuvre, sachant, par exemple, que pour un complexe scolaire ce sont 10 millions d'euros qui sont demandés à la région Guadeloupe, sans aide de l'État ?

Plus les régions importent de l'énergie fossile et polluent, plus elles s'enrichissent, ce qui ne les incite pas à s'engager dans les énergies renouvelables. Ne faudrait-il pas, dans ces conditions, réformer la fiscalité en la matière d'autant que les régions Guadeloupe et Réunion ont mis en œuvre des plans exemplaires pour l'autonomie voire l'indépendance énergétique d'ici à 2015-2030 ? Ne conviendrait-il pas de déléguer aux collectivités la taxe générale sur les activités polluantes – TGAP –, et de renforcer la défiscalisation et le rachat de l'énergie renouvelable ? Du gaz naturel a, semble-t-il, été découvert au large de la Martinique. Les régions pourraient-elles là aussi être associées ?

Par ailleurs, le texte pourrait être amélioré avec l'adoption d'une réglementation technique spécifique aux régions tropicales en matière de constructions neuves et d'interdiction, en particulier, des lampes à incandescence.

Enfin, revenant à mon tour sur la gouvernance, M. Yves Jégo, secrétaire d'État chargé de l'outre-mer, a annoncé la nomination de préfets verts pour le développement durable, ce qui revient à écarter les collectivités. Pourrions-nous

disposer de plus amples informations sur un tel projet auquel nous sommes défavorables ?

M. Philippe Meunier. Contrairement à M. Cochet, je ne vous demanderai pas, monsieur le ministre d'État, d'accorder un bonus aux véhicules qui consomment trente litres au cent afin que les Français n'achètent pas de véhicules qui consomment peu, ce qui les incite, selon notre collègue, à se déplacer plus et donc à consommer plus...

Rapporteur d'une mission d'information « sur le Rhône et les PCB : une pollution au long cours », je constate avec satisfaction la prise en compte de certaines des préconisations alors proposées.

Qu'est-il envisagé cependant en matière d'éoliennes et d'énergie solaire pour la protection de nos paysages ?

Concernant la biodiversité, un problème de plus en plus délicat se pose en matière de gestion des espèces, lié à un manque de chasseurs. Certaines espèces occasionnent de plus en plus de destructions, ce qui entraîne un coût plus élevé de la carte pour chasser et donc un nombre de chasseurs moindre. Qu'est-il envisagé pour essayer de rompre ce cycle infernal ?

M. Philippe Plisson. Concernant le seuil de 50 kilowattheures par mètre carré et par an en moyenne de consommation d'énergie primaire, des réserves sont exprimées à ce sujet. Il convient au contraire de s'y tenir.

S'agissant du fond, votre style sinon flamboyant du moins enthousiaste, monsieur le ministre d'État, est très convaincant. L'impression prévaut cependant que la démarche innovante que vous soutenez ne concerne que ceux que cela intéresse alors qu'au contraire toutes les décisions devraient être prises à l'aune du développement durable. Le projet de loi logement de Mme Christine Boutin ne semble ainsi pas prendre en considération les impératifs écologiques.

De la même façon que Mme Rachida Dati et Mme Michèle Alliot-Marie ne m'ont pas répondu à mes questions concernant respectivement la fermeture des tribunaux et celle des sous-préfectures, votre ministère ne m'a pas répondu à propos des promesses de financement qui n'ont pas été tenues par le Gouvernement vis-à-vis des agences de l'eau, ce qui plonge de petites communes, dont la mienne, dans de grandes difficultés. Que comptez-vous faire à ce sujet ?

M. Jean Grellier. L'article 41 du projet de loi, relatif aux déchets, est-il en cohérence avec la directive européenne édictée en la matière ?

Disposez-vous par ailleurs de bilans précis concernant la mise en œuvre des plans départementaux d'élimination des déchets ménagers, notamment d'indicateurs de performance en matière d'actions de recyclage ou de sensibilisation ?

Ne conviendrait-il pas également de définir plus précisément la notion de déchets ménagers, industriels et nucléaires afin d'organiser les filières correspondantes ?

Enfin, quels moyens nouveaux pourraient être envisagés en matière de prévention et de comportement citoyen tant au niveau individuel qu'à celui des entreprises ?

Mme Annick Le Loch. Le mot « végétal » n'apparaît pas une seule fois dans le texte. Or chacun sait la contribution du végétal, notamment des arbres, à l'amélioration de l'environnement et ses bienfaits sur la santé.

S'agissant de la biodiversité et des milieux naturels, le chapitre IV du projet de loi est consacré à la gestion intégrée de la mer et du littoral. Comment celle-ci s'articulera-t-elle avec la gestion intégrée des zones côtières dont certaines expérimentations lancées dans des secteurs de nos départements sont aujourd'hui terminées ? J'ai cru comprendre à cet égard qu'il y aurait un appel à projet. Ce dernier se situe-t-il dans le cadre du Grenelle 2 ?

Enfin, l'article 30 du projet de loi prévoit que la France renforcera sa politique de gestion durable et concertée des ressources halieutiques en mettant en place l'« éco-labellisation » des produits de la pêche au plus tard en 2009. Cette échéance n'est-elle pas trop proche ?

M. Francis Saint-Léger. La filière éolienne est un élément fondamental pour atteindre l'objectif de 20 % d'énergies renouvelables, mais ce mode d'énergie, lucratif pour les installateurs d'éoliennes, provoque dans nos campagnes une véritable course entre ces installateurs qui se livrent parfois à des démarchages abusifs auprès des collectivités et des propriétaires de terrain en leur faisant miroiter des avantages financiers élevés.

La réglementation actuelle impose la réalisation de zones de développement de l'éolien pour les communautés de communes, mais chacune d'elles réalise bien souvent des études sans concertation avec les collectivités voisines, ce qui conduit à des incohérences entre des zones voisines de développement de l'éolien. De même, on assiste à une course à la puissance installée, avec des éoliennes toujours plus puissantes, toujours plus imposantes et bien entendu toujours plus rentables.

Dans ces conditions, monsieur le ministre d'État, la réglementation existante vous paraît-elle satisfaisante d'un point de vue environnemental, et les modalités de rachat du prix de l'électricité – le rapport de l'institut Montaigne a déjà été évoqué – vous semblent-elles convenables ?

M. Germinal Peiro. Le secteur des transports est un secteur majeur en matière d'émission de CO2, et nous avons noté avec plaisir, monsieur le ministre d'État, que vous souhaitiez privilégier les transports collectifs, en particulier le transport par voie ferrée. L'intention est louable, mais elle se heurte à la

libéralisation du service des transports qui a vu se substituer l'intérêt des sociétés à l'intérêt général. La disparition de la SNCF telle qu'on l'a connue, s'est ainsi traduite depuis le 1er janvier par la disparition de 260 points de chargement de fret et par la fermeture quasiment toutes les semaines d'arrêts de voyageurs : treize ont été ainsi supprimés depuis le début de l'année dans les gares de Souillac et Gourdon situées sur la ligne Paris-Toulouse.

Un décalage existe donc entre le projet de loi et la réalité économique de sociétés privées qui ne se soucient pas de l'intérêt général, mais uniquement de celui de leurs actionnaires. Comment l'État, qui manifeste sa volonté d'aménagement du territoire et de rétablissement de l'usage des voies ferrées, peut-il faire en sorte que l'intérêt général prime à nouveau ?

M. Jean Gaubert. Certains matériaux nouveaux écologiques, tels que le chanvre, ne sont pas normalisés en France et ne peuvent donc être utilisés pour isoler un bâtiment car les pompiers n'en autoriseraient alors pas l'ouverture et les assureurs ne l'assureraient pas. Dans ces conditions, à quoi servent les commissions des normes, qui, il faut le reconnaître, sont souvent aux mains des fabricants qui n'ont pas intérêt à des évolutions trop rapides, empêchant ainsi les politiques d'assumer leurs responsabilités ?

Par ailleurs, la question de la formation des formateurs, sur laquelle je vous ai déjà interrogé, ne semble toujours pas être prise en compte.

Enfin, s'agissant du code des marchés publics, les agents de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) ne s'intéressent trop souvent qu'au seul prix affiché lors de l'ouverture des plis et non au prix total de la prestation qui sera offerte aux collectivités locales. Un progrès doit également être enregistré en la matière.

M. Jean-Paul Chanteguet. Concernant le chapitre I^er^ du titre II consacré aux moyens d'enrayer la perte de biodiversité, outre que de nombreux objectifs sont pour le moins peu réalistes et que les collectivités territoriales, en particulier les régions, seront conduites à financer les futures politiques en la matière, il est pour le moins surprenant que ne soit pas réaffirmé le rôle de l'État dans la définition et la mise en œuvre de la politique nationale en faveur de la biodiversité.

Alors que l'article 1^er^ du projet de loi dispose que « L'État élabore la stratégie nationale de développement durable » et que l'article 20 précise que « la stratégie nationale de biodiversité sera renforcée, et assortie d'une déclinaison régionale concertée », est-ce le saint-esprit qui assumera les engagements européens et internationaux de la France vis-à-vis de la convention sur la convention sur la diversité biologique signée à Rio de Janeiro en 1992 ?

M. Serge Grouard. Le texte a fait l'objet d'un large consensus avec des partenaires qui, c'est le moins que l'on puisse dire, n'étaient pas habitués à travailler ensemble. Aussi pouvez-vous, monsieur le ministre d'État, nous confirmer la transcription fidèle du Grenelle de l'environnement dans ce texte ?

Par ailleurs, comment entendez-vous poursuivre dans cette logique très novatrice de nouvelle gouvernance en associant notamment les partenaires que sont, d'une part, les ONG et les associations et, d'autre part, les collectivités territoriales, à la mise en œuvre de nombre de mesures importantes contenues dans le Grenelle I ?

Concernant, enfin, le financement du logement, et, plus particulièrement, du logement social, je me permets, en tant qu'élu local et maire de Grandville, de relever des erreurs voire des contrevérités dans certaines interventions précédentes. Il n'y a en effet jamais eu autant de financement en faveur du logement social, notamment par l'intermédiaire de l'ANRU (Agence nationale pour la rénovation urbaine). La question n'est donc pas de savoir comment disposer d'encore plus de financement, mais comment verdir les financements existants.

M. le ministre d'État. J'ai eu le sentiment, à écouter plusieurs intervenants, de revivre la présentation de la loi de programmation pour la cohésion sociale ou encore de la loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine : alors que les programmes s'élevaient, pour la rénovation urbaine, à 20 milliards d'euros sur quelques années pour quelques centaines de quartiers, que les logements sociaux devaient atteindre l'objectif de 100 000 dans les cinq ou sept ans, que l'apprentissage devait concerner 500 000 apprentis, que l'on voulait développer les services à la personne, l'argument était toujours de dire, plutôt que d'approfondir les mécanismes pertinents que l'on essayait de mettre en place et de se demander si un outil ne manquait pas, que, de toute façon, l'argent manquerait. Aussi ai-je particulièrement retenu les remarques constructives de M. Gaubert à propos des normes. C'est là un vrai sujet dont je n'ai pas le souvenir qu'il ait été évoqué au sein des comités opérationnels, comme quoi nul n'est parfait.

Monsieur Fasquelle, l'écotourisme et le parc hôtelier, extrêmement énergivore, bénéficient de l'ensemble du dispositif. Une table ronde pourra cependant être organisée avec la profession au sujet, en particulier, des certificats d'économie d'énergie ou de tel ou tel problème de normes qui aurait pu nous échapper.

S'agissant, monsieur Le Déaut, du milliard d'euros en matière de recherche sur le développement durable, les 400 millions prévus pour la capture et la séquestration de carbone interviendront en plus. Ces deux montants ne doivent donc pas être pris séparément.

Quant à consacrer des crédits impôt recherche à certains secteurs des technologies émergentes, cette préoccupation est déjà prise en compte grâce notamment aux propositions des pôles de compétitivité.

Monsieur Saddier, le transport par câble me semble une idée séduisante, mais c'est un problème qui doit être étudié sur le terrain avec les autorités organisatrices et qui ne peut figurer à ce titre dans un projet de loi.

Concernant les compensations dues à la mise en place de trames vertes, il faut comprendre que la démarche, comme pour les trames bleues, est d'ordre contractuel, ce qui signifie la recherche d'un accord sur le plan local, comme pour les aires marines protégées. Un recensement des ruptures écologiques, des discontinuités de biodiversité, est en cours sous l'autorité du sénateur Paul Raoult. Le travail devrait encore durer un an.

À cet égard, la réglementation en matière d'éoliennes n'est pas satisfaisante. Je profite d'ailleurs de l'occasion pour tordre le cou à une rumeur concernant les installations classées. À l'heure actuelle, installer une éolienne est très simple alors qu'en installer plusieurs est très compliqué – cela ressort quasiment de la réglementation d'une centrale nucléaire ! Aussi travaille-t-on, en accord avec les ONG, à une simplification de la procédure actuelle d'installations classées. L'idée n'est donc pas de freiner l'installation d'éoliennes, mais de s'éloigner de l'installation individuelle, du mitage, pour aller plutôt vers des parcs.

Quant au prix de rachat de l'électricité dans ce domaine, l'expérience montre que les prix baissent au fur et à mesure.

S'agissant, Monsieur Gaubert, de la DGCCRF, il est vrai que les agents ont la culture du prix, d'autant que celui-ci, dans une société que l'on veut transparente, est un critère objectif. Il nous faudra travailler avec eux pour parvenir à une appréciation plus globale.

Monsieur Saint-Léger, des schémas de cohérence d'ordre territorial « énergie, air et climat » sont prévus dans le Grenelle 2.

Pour ce qui est de la stratégie nationale de biodiversité, monsieur Chanteguet, l'idée est que l'État n'est pas le seul acteur en la matière, et le texte veille à associer les régions, les départements et les collectivités. De même, le Parlement fera des propositions dans le domaine des trames vertes – élément majeur de la politique de biodiversité appelé à se développer – et bleues.

Monsieur Meunier, les polychlorobiphényls, ou PCB, constituent – Nathalie Kosciusko-Morizet est plus apte que moi à en parler – un sujet crucial, et il conviendra notamment de tirer certaines conséquences du travail que vous avez réalisé.

Concernant la gestion des espèces, le travail fourni par un parlementaire, en l'occurrence Jérôme Bignon, a abouti, après quatre mois, à ce que le sujet puisse être objectivisé de part et d'autre. Les fédérations nationales de chasse ont d'ailleurs signé cet été, pour la première fois de leur histoire, un accord avec les associations de défense de la nature et de la biodiversité, dont le point principal

porte sur la mise en place d'un observatoire national scientifique permettant, sans anathèmes, de disposer de données partagées par tous.

Madame Le Loch, je suis navré que le mot « végétal » ne figure pas dans le texte, même si nous avons utilisé d'autres formules – le mot « biodiversité » apparaît ainsi quatre-vingt-sept fois. Un amendement pourra porter sur l'ajout de ce mot dans le texte.

Les nouveaux moyens Internet, madame Massat, ne relèvent pas du Grenelle, mais ils s'inscrivent dans notre stratégie. Nous travaillons ainsi avec la Caisse des dépôts et consignations afin de disposer d'un kit de financement permettant d'installer des systèmes de visioconférence de très haut de gamme. Nous sommes également en discussion avec Éric Besson concernant l'État qui est plutôt en retard dans ce domaine, car de tels systèmes sont indiscutablement une réponse aux problèmes de transport de moyenne voire de longue distance.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, *secrétaire d'État, chargée de l'écologie*. Monsieur Chassaigne, la consommation bio connaît une augmentation à deux chiffres tous les ans en France avec une part beaucoup trop importante de produits importés. Si la dynamique en la matière est appréciable, il convient donc de favoriser une production nationale. Nous cherchons à cet effet, d'une part, à créer un marché plus stable en stabilisant les filières au moyen de commandes publiques à long terme – une circulaire tend ainsi à ce que toutes les administrations d'État prévoient le recours au bio pour les cantines ou encore pour les réceptions –, et, d'autre part, à aider la filière grâce à un doublement du crédit d'impôt dès 2009. Nous travaillons également à l'exonération des impôts fonciers pour les agriculteurs en bio et à la modification de la politique agricole commune afin d'instaurer un différentiel plus attractif en faveur du bio.

Ces mesures incitatives à la production et à la stabilisation des filières nous laissent espérer une montée en charge assez rapide en la matière. L'objectif est ambitieux, mais nous avons bon espoir de l'atteindre.

Par ailleurs, nous développons la contractualisation entre les agences de l'eau et les groupements d'agriculteurs bio. C'est ainsi que des contrats ont déjà été signés permettant aux agences de l'eau d'investir en quelque sorte dans la prévention, en finançant la conversion de l'agriculture biologique autour des points de captage d'eau, plutôt que dans la seule réparation. C'est ce qui s'est fait en Allemagne lorsque tous les bassins versants autour de Munich se sont convertis au bio, évitant ainsi la construction d'une installation de traitement.

Concernant les produits phytopharmaceutiques, le plan d'action Ecophyto 2018, dévoilé la semaine dernière, a pour principaux objectifs de parvenir à la suppression progressive du marché des cinquante-trois molécules les plus dangereuses – trente ont d'ores et déjà été retirées, ce qui équivaut à 1 500 types de préparations – et à la réduction de 50 % de l'usage des pesticides. Il ne sert à rien en effet de réduire les volumes si, dans le même temps, les molécules sont de plus en plus puissantes. Il faut, au contraire, travailler à la réduction de

l'agressivité des principes actifs. De même, il convient de bien séparer la fonction de conseil à l'agriculteur de la fonction de vente. Or la filière phytopharmaceutique s'est développée autour d'une imbrication entre le conseil et la vente, ce qui pose de manière évidente toutes sortes de problèmes.

Monsieur Grellier, le Grenelle de l'environnement fait le constat, s'agissant des déchets, d'un échec au moins partiel des politiques françaises en la matière puisqu'à une production beaucoup trop élevée s'ajoute une capacité de tri et recyclage très insuffisante. L'objectif est donc de réduire le volume traité par les installations de traitement à la fois par la diminution du volume global des déchets et par une augmentation du tri et du recyclage. La diminution du volume global passe par la prévention et l'information et, éventuellement, par un peu de fiscalité environnementale – la presse s'en est fait l'écho même s'il ne s'agit pas bien évidemment de taxer en l'occurrence les pique-niques. Nous avons simplement réfléchi à la possibilité de fiscaliser les produits jetables par destination qui représentent 70 000 tonnes à traiter par an. Il existe de nombreuses façons de pique-niquer en utilisant non pas des produits jetables, mais des produits recyclables. L'objectif de diminution du volume global peut paraître ambitieux. Il correspond toutefois à cinq kilos par personne et par an sur cinq ans, soit vingt-cinq kilos au bout de cinq ans. Sachant que cela représente 100 kilos de plus par personne et par an qu'au Japon, la marge de progression est grande.

M. le ministre d'État. Monsieur Peiro, l'idée générale du Grenelle est de faire en sorte que le Parlement décide de la stratégie pour tous les acteurs du pays. Ce n'est pas le Gouvernement qui s'autorise à mener une politique.

Monsieur Grouard, Grenelle 1 et 2 sont une transcription fidèle du travail réalisé avec les partenaires – il va même plutôt un peu plus loin dès lors qu'il y a consensus. Tel est le cas des chantiers thermiques pour lesquels l'augmentation des moyens permettra d'aller un peu plus vite en la matière, les contraintes restant liées à la formation, ainsi que cela a été souligné par tous.

Vous avez posé, avec d'autres, la question de la gouvernance. À cet égard, les collectivités territoriales sont l'élément matriciel dans nombre de cas, soit parce qu'elles mettent elles-mêmes en œuvre des mesures soit parce qu'elles animent. Pour reprendre l'exemple des chantiers thermiques, l'élu en charge les logements sociaux ne peut être que très concerné par la politique suivie par l'office public d'HLM, même s'il ne préside pas celui-ci. Ce qui se passe sur le terrain est vital puisque, même s'ils ne relèvent pas toujours de sa compétence administrative directe, les problèmes que peut gérer une collectivité sur son territoire sont pluridisciplinaires.

Quant à savoir comment nous entendons poursuivre dans cette nouvelle gouvernance, qui constitue une vraie réorientation, le pays comprend bien que le Parlement et les acteurs s'engagent, ce qui implique une modification assez puissante des comportements. Le plus dur reste donc le suivi.

Au niveau de l'État, car je me méfie comme de la peste d'un travail en silo ne serait-ce qu'au ministère, Mme Michèle Pappalardo a été nommée commissaire générale au développement durable. Sa seule mission consiste à vérifier la transversalité des décisions, c'est-à-dire à garantir que les objectifs de développement durable sont pris en compte de manière coordonnée entre les différentes directions administratives.

Quant au comité de suivi du Grenelle de l'environnement, il s'est déjà réuni six fois en onze mois, y compris s'agissant de l'action de la France à l'étranger dans ce domaine. Nous sommes cependant favorables à l'instauration d'une nouvelle organisation avec le Grenelle 2, associant par exemple le conseil national du développement durable – CNDD – et le comité de suivi, car il est indispensable qu'indépendamment du contrôle du Parlement, un outil pluridisciplinaire et pluriculturel puisse, dans le calme et la sérénité, évaluer en permanence notre dispositif.

Monsieur Plisson, outre le sujet de la transversalité qui a déjà été traité, votre question portant sur l'eau mérite une réunion avec votre commune. D'une manière générale, je rappelle que voilà dix-huit mois, lorsque nous avons fait le point ici même concernant les eaux résiduelles urbaines, 146 stations d'épuration, ce qui représente 36 millions d'équivalents-habitants, étaient soit inexistantes soit hors d'état de fonctionner faute d'être aux normes, cela dans un pays administré qui n'a pourtant pas de problème de technologie dans ce domaine. Aussi un système de rattrapage a-t-il été mis en place et, aujourd'hui, 141 stations ont, après avoir conventionné, soit passé des appels d'offre soit démarré les travaux. Les autres rencontrent des problèmes techniques particuliers, mais si, objectivement, la priorité a été ailleurs pendant dix-huit mois, le rattrapage a été extrêmement puissant, et c'est heureux. Les prêts à long terme bonifiés mis en place par la Caisse des dépôts pour un montant final de 5 milliards d'euros, qui n'ont finalement pas été utilisés, pourront servir peut-être aux plus petits dispositifs ou aux communes de taille modeste.

M. le Président Patrick Ollier. Il me reste, Madame la secrétaire d'État, Monsieur le ministre d'État, à vous remercier.

L'audition de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet sur le dispositif Natura 2000 aura lieu à une date ultérieure.

C.— AUDITION DE M. DOMINIQUE BUSSEREAU, SECRETAIRE D'ÉTAT CHARGE DES TRANSPORTS, AUPRES DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

La commission a entendu **M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, auprès du ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire**, sur le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement au cours de sa réunion du 16 septembre 2008.

Mme Catherin Vautrin, présidente, a remercié M. le secrétaire d'État chargé des transports, lui rappelant que l'Assemblée devait débattre prochainement du projet de loi de programme. Elle a indiqué également que les membres de la commission souhaitaient pouvoir apprécier avec lui la mutation que va connaître le secteur des transports dans notre pays.

M. Christian Jacob, rapporteur, a interrogé M. Dominique Bussereau sur le principe d'une évaluation systématique des projets, sur la base d'un rapport coût-efficacité prenant en considération les tonnes d'émission de gaz à effet de serre évitées ou stockées.

Le chiffre d'affaires des entreprises de transports est significatif, dépassant 50 milliards d'euros. En revanche, leur marge nette est très faible, d'environ 1,5 %. Selon les chefs d'entreprises de ce secteur, le système de taxation représenterait l'équivalent de cette marge nette. Ce n'est pas tout à fait la réalité, car les transporteurs étrangers aussi seront taxés. La charge sera néanmoins très lourde pour les transporteurs français. Des engagements ont été pris par le Gouvernement, et nos transporteurs sont très attachés à la mise en place de systèmes de compensation. On pourrait, par exemple, répercuter le coût de la taxe envisagée sur les bénéficiaires des transports de marchandises : c'est alors qu'elle aurait vraiment une portée écologique.

Les transporteurs ont posé aussi la question de l'encadrement du cabotage, domaine où ils sont en concurrence avec les transporteurs étrangers et sur la possibilité de charger à 44 tonnes les véhicules routiers. Il ressort, par ailleurs, des auditions, que le mode de transport le plus prisé et le plus efficace est celui des transports combinés, alors que l'on a tendance à se focaliser sur les autoroutes ferroviaires. Il serait intéressant de faire un bilan précis de ces dernières et de voir s'il ne faudrait pas mettre plus l'accent sur les premiers.

Le péage urbain ensuite semble fonctionner dans plusieurs pays voisins. Ne pourrait-on pas prévoir un tel système en France, tout en laissant aux collectivités locales le soin de l'expérimenter, si elles le souhaitent ?

Pour financer les infrastructures, l'idée d'un fonds de capitalisation a été évoquée. Il permettrait d'utiliser des actifs de participations de l'État dans les sociétés où il est actionnaire. On pourrait également ouvrir ce fonds aux investisseurs institutionnels et aux collectivités territoriales. Un tel fonds permettrait de lever de l'emprunt et donc de disposer d'un financement autre que celui que peuvent procurer les systèmes actuels de taxation – lesquels risquent d'être mal ressentis par nos concitoyens. Quelle est ainsi la situation de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF ? Quelles sont ses perspectives ?

Les représentants de la SNCF ensuite se disent victimes d'une taxation sur le fret électrique, qui rend aujourd'hui plus intéressant l'utilisation pour le fret des locomotives diesel. Qu'en est-il ?

Enfin, ne serait-il pas opportun que l'Assemblée puisse discuter au moins une fois par législature du schéma national des infrastructures, qui donnerait lieu à une présentation globale, puis à un grand débat ?

Mme Catherine Vautrin, présidente, a rappelé que 253 incidents avaient été relevés par la SNCF dans les huit premiers mois de l'année. Est-ce que cela justifie de revoir la façon dont fonctionnent les relations entre RFF et la SNCF ?

M. Maxime Bono a évoqué l'article 10 du projet de loi et les transports de marchandises. L'objectif antérieur était, semble-t-il, « d'augmenter de 25 % d'ici 2012 la part de marché du fret ferroviaire ». Or l'article 10 pose l'objectif « d'augmenter de 25 % d'ici 2012 la part de marché du fret non routier. » N'est-ce pas se situer en deçà de ce qui était prévu les ambitions affichées pour le fret ferroviaire ?

L'article 11 relatif aux transports de voyageurs fixe comme objectif d'organiser « un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires dans leur domaine de pertinence. » Comment peut-on définir ce domaine de pertinence d'une façon qui ne soit pas restrictive ?

L'article 12 concerne les transports urbains. Ces derniers ont malheureusement été très absents des différentes « tables rondes » qui ont préparé les débats et n'ont pas fait l'objet d'un examen spécifique. D'autant que le présent texte est très en retrait par rapport aux engagements pris par le Président de la République lors du Grenelle de l'environnement. L'État était prêt à apporter 4 milliards d'euros, et non pas 2,5 milliards, au titre de projets nouveaux. D'autres modes de financement sont-ils prévus ?

Le financement de l'AFITF arrivera prochainement à son terme, avec environ 3 milliards d'euros d'inscription en dépenses, et 850 millions d'euros en recettes. On ne peut que regretter encore une fois la vente des sociétés d'autoroutes. Elles auraient pu rapporter, a estimé M. Maxime Bono, 40 milliards d'euros, ce qui aurait permis de transférer des recettes de la route vers d'autres modes de déplacement.

Il est aujourd'hui proposé de vendre des participations d'État pour abonder un fonds de capitalisation. Outre le fait qu'aujourd'hui, de tels fonds n'inspirent pas grande confiance, il pourrait être judicieux d'envisager des recettes plus pérennes – et par là même, un rôle nouveau pour l'AFITF. Quel est ainsi l'avenir de l'AFITF, sur le plan financier comme sur le plan de son organisation et de ses missions ?

L'état du réseau inquiète. Depuis l'audit de l'École polytechnique de Lausanne, l'on sait qu'il faudrait consacrer à peu près 500 millions d'euros par an au réseau, uniquement pour le maintenir en état. Jamais, depuis lors, de telles sommes n'ont été atteintes. L'on est resté très en deçà et, lorsque des sommes significatives ont été inscrites, les régulations budgétaires les ont ramenées à des niveaux très éloignés des besoins. Une série d'incidents a été constatée. Le

Gouvernement a évoqué une « loi des séries ». Les « séries » se prolongent et l'on peut craindre que ces incidents ne soient que la conséquence du défaut d'entretien.

En ce domaine, les engagements sont flous. Il est question de 400 millions d'euros par an supplémentaires équivalant à deux fois et demi le niveau de 2004. Comment nous assurer que ces engagements seront tenus ?

M. Serge Poignant a indiqué que chacun pouvait être satisfait, que la question des transports ait été abordée sous l'angle des émissions de CO2.

Chacun souhaite développer le fret ferroviaire. Cela implique des infrastructures, donc des financements, mais la question ne pourrait-elle aussi être résolue en partie par une amélioration de la gouvernance et une rationalisation de l'utilisation de l'existant ?

Au niveau national, il convient de se caler le mieux possible sur les décisions européennes existantes ou futures, s'agissant notamment des émissions de CO2, car il faut considérer la dimension de la concurrence. Au niveau local, il faut raisonner davantage en termes de déplacements, d'aménagement du territoire et travailler sur les relations entre l'urbanisme et les transports.

La « taxe poids lourds » doit être le plus possible dédiée aux infrastructures de « remplacement ». Il faudra faire attention aux transporteurs, notamment aux petits transporteurs, qui seront plus touchés que ceux des zones frontalières ou des zones de transit. Quelles sont les compensations possibles ?

Enfin, dès lors que le projet comporte une liste de lignes à grande vitesse, il conviendrait de ne pas oublier la liaison Bordeaux-Nantes.

M. André Chassaigne a estimé que tout le monde est d'accord pour dire que le mode ferroviaire est celui qui émet le moins de gaz à effet de serre. Mais les lignes sont très fatiguées ; selon un audit de l'École polytechnique de Lausanne sur les infrastructures, 2 500 kilomètres de voies seraient « très dégradées » – dont 10 % en Auvergne, où la fermeture de 250 kilomètres de lignes a déjà été engagée pour des raisons de sécurité. Sur les lignes très dégradées, la circulation ne dépasse pas 30 kilomètres à l'heure. On évalue à 580 millions d'euros la somme nécessaire à la régénération et à la pérennisation des lignes en Auvergne.

De plus le système ferroviaire est très endetté – 27 milliards pour RFF. Des rapports récents de la Cour des comptes, du Sénat, du Conseil général et des Ponts et Chaussées confirment l'ampleur de la dette et la nécessité de nouvelles ressources pour régénérer les infrastructures.

L'article 10 du projet de loi apporte une réponse : « En complément de l'effort des régions pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire, les moyens dévolus par l'État et ses établissements publics à la régénération de ce réseau ». C'est là un vrai retournement. La compétence de l'État devient soudain secondaire ; on transfère aux régions, au détour d'un article, la compétence de

financer l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire ; ce point doit être éclairci, a estimé M. Chassaigne.

La réforme de la tarification, en cours d'arbitrage entre RFF et l'État, aura des conséquences importantes. Certes, il s'agit d'augmenter les péages pour préparer l'ouverture à la concurrence en 2010 ; seront concernés le réseau TGV et, plus largement, les lignes fréquentées. Mais le fait que l'État n'engage pas de ressources nouvelles, pourtant nécessaires et essaie de faire payer le ferroviaire par le ferroviaire ne risque-t-il pas d'aboutir à une déstructuration du réseau national, à un accroissement de l'inégalité entre les territoires dans l'accès au mode ferroviaire et entre les régions pour le financement des TER ? Certaines régions riches vont s'engager, comme on le constate déjà ; les régions pauvres ne le pourront pas, et le réseau sera abandonné.

Enfin l'on compte résoudre la question du fret un peu trop facilement. L'article 10 dispose que : « La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. Des dotations du budget de l'État encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'État et les opérateurs… ». Cela revient à subventionner le secteur privé pour lui garantir une certaine rentabilité, alors que les moyens accordés à la SNCF sont insuffisants. Au détour de ce projet de loi, le Gouvernement n'ouvre-t-il pas encore un peu plus la porte à la privatisation du réseau ferré ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, a rappelé qu'il avait présenté en Conseil des ministres un projet de loi créant une autorité de régulation ferroviaire. Il était important, dans la perspective de l'ouverture à la concurrence en 2010, de créer une autorité indépendante sur le modèle de ce qui existe dans le domaine de l'énergie ou des télécommunications.

L'évaluation des projets sur la base d'un rapport coût-efficacité et des économies de CO2 sera bien la règle. La dimension d'aménagement du territoire sera également prise en compte. C'est ainsi que le besoin de doublement de la ligne Paris-Lyon – qui sera bientôt saturée – a amené le Gouvernement à demander à RFF et au préfet de la région Auvergne l'étude d'un tracé partant de la gare d'Austerlitz, passant par Orléans, le Berry, Clermont-Ferrand et Lyon, qui tiendra compte de la nécessité de permettre au Massif Central d'avoir accès à la grande vitesse.

S'agissant de la « taxe poids lourds », le cadre actuel est celui de la directive « Eurovignette ». Certains pays européens ont adopté un tel système : l'Allemagne, l'Autriche, la République tchèque. Les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et l'Italie y réfléchissent. Le 8 juillet, la Commission européenne a présenté un nouveau projet de directive « Eurovignette » qui a fait l'objet d'une discussion les 1er et 2 septembre à La Rochelle au cours d'un conseil informel des ministres des transports. Les pays périphériques sont moins intéressés que les pays de transit. Pour autant, on doit pouvoir arriver à un consensus, à la condition que cette vignette soit facultative et que les États puissent décider à peu près librement

de son affectation – même s'ils seront fortement incités à l'affecter au financement des infrastructures.

La création de cette « redevance poids lourds » est donc envisagée. À la suite de la « loi Bur », elle serait appliquée à l'Alsace un an avant sa mise en œuvre globale. L'objectif est de l'appliquer en 2012 sur le réseau autoroutier actuellement gratuit, c'est-à-dire non concédé, sur ce qui reste du réseau de routes nationales et, si certains départements le demandent, sur quelques routes départementales très utilisées, avec, bien évidemment, un retour pour ces départements, puisque ce sont eux qui les construisent et qui les entretiennent. C'est une charge supplémentaire pour les transporteurs routiers et une répercussion intégrale de cette taxe en pied de facture est envisagée. L'harmonisation de la taxe à l'essieu, qui passerait par une diminution de la part française, est par ailleurs en bonne voie. Enfin, en concertation avec les entreprises de transport, toutes les mesures de transition seront étudiées.

Le projet du Gouvernement est d'affecter cette redevance au financement des infrastructures de transports. Dans le cadre de la directive « Eurovignette » actuelle, elle devrait rapporter en 2012 entre 800 000 et 1,2 milliard d'euros – sachant que le fonctionnement du système a un coût. L'on envisage plutôt un système satellitaire, du type de celui qui est utilisé en Allemagne puis, à terme, le système GALILEO.

Il faut également penser à l'harmonisation européenne, non pas réitérer avec la « redevance poids lourds », ce qui a été fait avec les systèmes ferroviaires, où chacun a son propre système de signalisation, d'électrification, de sécurité, voire son propre écartement des voies. Il faudra prévoir, à l'avant des poids lourds, le même appareil.

De la même façon, il faut travailler à l'harmonisation du cabotage au niveau européen. Un texte l'encadrant strictement a déjà été voté sous la présidence tchèque.

Le débat sur « les 44 tonnes » est difficile. L'augmentation du poids unitaire des camions circulant sur les routes ne va pas vraiment dans le sens du Grenelle de l'environnement. Des exceptions existent déjà au moment des récoltes, pour le transport des céréales, des betteraves, des grumes, ou autour des grands ports maritimes. Mais une telle augmentation risque d'avoir un impact négatif dans notre pays et le Gouvernement est réservé.

Actuellement, deux autoroutes ferroviaires concernent la France : Aiton-Orbassano, sur la ligne classique du Mont Cenis et, depuis un peu plus d'un an, l'expérimentation menée entre Le Boulou dans les Pyrénées-Orientales et le péage de Bettembourg, au Luxembourg. Cette dernière ligne rencontre des difficultés ; ses acteurs économiques l'ont récemment recapitalisée.

On peut faire monter en régime les autoroutes ferroviaires : il est envisagé d'allonger le parcours de celle qui relie la France et l'Italie, de faire monter en puissance l'autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et l'Espagne et d'en créer

une sur l'axe Paris-Bordeaux à mesure de la mise en service de la voie nouvelle entre Tours et Bordeaux, qui dégagera des sillons sur la voie classique.

Même en les augmentant fortement, les autoroutes ferroviaires ne permettront pas de traiter de grosses masses. Pour cela, il faudra se tourner vers les transports combinés, le trafic maritime mondial se développant par les conteneurs et par les caisses. Pour autant, les autoroutes ferroviaires, comme d'ailleurs les autoroutes de la mer, restent des vecteurs pertinents du report modal.

Le Gouvernement envisage de permettre aux collectivités – qui le voteraient en conseil municipal – d'instituer des péages urbains sur un axe ou sur un quartier, et de gérer les ressources correspondantes. Il existe de nombreux exemples de péages urbains en Europe ou en Asie. Mais il s'agirait d'une possibilité offerte aux collectivités, qui pourraient ou non en user.

Pour financer les infrastructures, le rapporteur a proposé de réfléchir à la création d'un fonds de capitalisation. Le Gouvernement envisage également l'institution de la redevance d'usage pour les poids lourds. En attendant, il faudra, par des subventions budgétaires, compléter le financement de l'Agence de Financement des Infrastructures de France. On pourrait aussi modifier la redevance domaniale des sociétés d'autoroutes.

M. Dominique Bussereau a indiqué qu'il était favorable à un élargissement du rôle de l'Agence. Au lieu d'être un simple guichet, elle pourrait faire de l'ingénierie financière. Mme Pérol-Dumont a assisté récemment à Bordeaux à une réunion sur le financement de Tours-Bordeaux, de Poitiers-Limoges, de Bordeaux-Toulouse et de Bordeaux-Espagne. D'une certaine façon, l'État procède à des montages financiers avec les collectivités locales. On pourrait confier ce rôle à l'AFIFT.

À propos des redevances thermiques et électriques, on paie effectivement plus cher pour le fret électrique, parce qu'il faut tarifer non seulement l'entretien et l'exploitation des installations électriques, mais encore les pertes d'électricité provoquées par la caténaire. RFF avait proposé d'aligner les deux redevances, mais c'est pour l'instant incompatible avec la directive européenne 2001-94.

Autre sujet de mécontentement : les opérateurs privés qui circulent sous caténaires avec des locomotives diesel. C'est parfois pour éviter des ruptures de charges, ce qui peut se comprendre. Mais c'est surtout parce qu'il n'y avait pas sur le marché européen suffisamment de locomotives électriques disponibles. Les opérateurs européens ont acheté récemment de nombreuses locomotives électriques, à Alstom, à Bombardier et à d'autres constructeurs. Ces anomalies devraient donc être corrigées.

L'idée de soumettre au Parlement un rapport sur le schéma national des infrastructures n'est pas sans intérêt et sera soumise au Premier ministre et à M. Borloo.

Les incidents de caténaires interviennent généralement dans trois situations : un grand froid, une forte chaleur ou un vent violent. Ce n'était pas le cas lors des incidents récents. Peut-être la forte montée du trafic voyageurs, en juillet en en août, a-t-elle entraîné une usure inhabituelle des caténaires ? On sait qu'à Aubagne, une erreur humaine est à l'origine de l'incident. À la sortie de la gare Montparnasse, on ne peut imputer l'incident au vieillissement du matériel ; peut-être à un défaut d'entretien. Quant aux autres incidents, on n'en connaît pas encore la cause. Les inspections ne seront pas suffisantes en elles-mêmes, mais elles aboutiront à des constats et à des améliorations du réseau sur certains points. La SNCF est capable de les financer.

La loi de 1997, qui appliquait la directive, a montré ses avantages et ses inconvénients. Tous les maires savent bien combien il est difficile d'acquérir des infrastructures ferroviaires non utilisées, en raison notamment de la complexité des relations entre RFF et la SNCF. M. Le Premier ministre a confié au sénateur Hubert Haenel, le père de la régionalisation ferroviaire, une mission dont ce dernier nous donnera les résultats à la fin de ce mois. Deux thèmes seront abordés : le point de la régionalisation ferroviaire et l'évolution de la relation entre RFF et la SNCF. Ce rapport sera présenté au Parlement. Peut-être entraînera-t-il des modifications législatives.

À M. Maxime Bono, M. Dominique Bussereau a répondu qu'il y avait peut-être une confusion sur l'article 10 du projet : lorsque le Président de la République a annoncé cet objectif de report modal de 25 %, il a clairement dit qu'il s'agissait d'un report sur les modes non routiers : le ferroviaire et le fluvial. Cet objectif est donc maintenu.

Quant à la « pertinence » du ferroviaire, Louis Armand disait : « Si le chemin de fer survit au XX^{e} siècle, il sera le mode d'avenir du XXI^{e} siècle. » De fait, aujourd'hui, c'est un mode de plus en plus pertinent. En témoignent les nombreux projets de lignes à grande vitesse dans le monde entier. Les Allemands ont récemment fait l'essai d'un train de fret entre Hambourg et Pékin ; malgré les difficultés et les changements d'écartement des voies, il a mis dix jours de moins qu'un bateau. L'élargissement de l'Europe a redonné de la pertinence au fret ferroviaire sur de longues distances, un peu sur le modèle américain. Il y a vingt ans, les compagnies américaines étaient moribondes ; avec l'ALENA, elles transportent sur tout le continent, au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Il en sera de même en Europe. Aujourd'hui déjà, jusqu'à 1 000 kilomètres, le TGV prend tous les trafics à l'avion. Nous n'avons donc pas à nous inquiéter sur la pertinence du mode ferroviaire. C'est d'ailleurs une chance pour la France qui possède un outil ferroviaire et une industrie ferroviaire dans tous les domaines : infrastructures, matériels, et où de grands groupes comme Veolia ou Transdev ou encore Keolis exploitent des réseaux ferroviaires de transport urbain.

M. Maxime Bono, qui a accueilli dans sa ville la Semaine des mobilités européennes, a souligné l'importance des transports urbains. Le Gouvernement ne

les a pas mis en retrait mais annoncé, pour les projets nouveaux, 2,5 milliards d'euros jusqu'en 2020, et le reste ensuite, ce qui paraît assez réaliste.

Sur l'état du réseau, il faut rappeler que l'on en rénove à peu près 500 kilomètres par an. M. Dominique Perben avait annoncé qu'un effort important serait fait ; cet effort est en cours de réalisation. Bien que cela ne fasse pas partie de leurs compétences d'origine, certaines régions ont engagé des travaux de rénovation, le Midi-Pyrénées, le Limousin, l'Auvergne mais l'État doit faire un effort.

À M. Serge Poignant, qui avait parlé gouvernance et rationalisation, s'agissant du fret, M. Dominique Bussereau a répondu que certes, la SNCF a encore beaucoup de progrès à faire. M. Pepy a eu raison de décider de faire travailler ensemble Geodis et SNCF Fret**.** Il y a quelques années, la *Deutsche Bahn* a racheté le premier logisticien allemand ; ils sont maintenant capables de prendre une marchandise dans la région de Hanovre et de l'envoyer en Chine par train, par avion et par les chemins de fer chinois en gérant la même facture de transport. Le travail en commun de SNCF Fret et de Geodis devrait permettre de regagner des parts de marché.

Pour l'instant, l'ouverture à la concurrence se traduit par le fait que sept entreprises privées, françaises ou étrangères, travaillent en France. Si elles prennent des parts de marché à la SNCF, celle-ci peut et doit en regagner ailleurs. Cela dit, l'environnement de la concurrence n'est pas mauvais en soi. Si tous les chemins de fer européens – sauf le nôtre – ont regagné des parts de marché dans le fret, c'est certainement grâce à la concurrence.

M. Dominique Bussereau a estimé que M. Serge Poignant avait justement évoqué les problèmes de la « taxe poids lourds » et de son incidence sur les petits transporteurs.

S'agissant d'une liaison Nantes-Bordeaux, il a rappelé que la région Pays de Loire est en train d'électrifier Nantes-Les Sables d'Olonnes, La Roche-sur-Yon –Les Sables d'Olonnes ; la région Poitou-Charentes réfléchit à l'électrification de l'étoile de Saintes et à la relation La Rochelle-Rochefort. Tous ces efforts aboutiront certainement à l'électrification complète de l'axe Bordeaux-Nantes qui a été construit par des sociétés privées au XIX^{e} siècle, avec peu d'argent et qui ne permet pas de grande vitesse ; il est très utile pour le fret, mais même électrifié, on n'y dépassera jamais les 120-130 kilomètres/heure du fait des difficultés du tracé est très mauvais, bien que l'on soit toujours dans des zones de plaines ou dans de marais.

Il est exact que c'est l'Auvergne qui a le plus de lignes dégradées : dans les endroits où le trafic avait le plus baissé, l'entretien était moindre. Il faudra donc faire un effort d'entretien pour ces lignes. Aujourd'hui, le trafic des TER repart. La future loi ferroviaire devrait permettre à RFF de traiter en direct l'entretien des petites lignes réservées au fret. On n'a pas besoin du même niveau d'entretien sur les lignes où circulent des TER et sur les lignes où ne circulent que

des trains de fret pour desservir une coopérative agricole, un entrepôt ou une zone logistique. Nous voulons développer les opérateurs de proximité, qui permettent de conserver des trafics ferroviaires, sur des lignes que la SNCF n'est pas en capacité de gérer parce que ses moyens sont trop importants : quand elle arrive, c'est avec un locotracteur, le conducteur, l'aiguilleur, le chef de service ; l'opérateur arrive avec une seule personne, qui peut tout faire.

Si aujourd'hui les ports allemands nous font une dure concurrence, c'est justement parce que, sur ces ports, interviennent des opérateurs de proximité qui vont chercher les wagons sur les quais et les amènent aux opérateurs ; de la sorte, le trafic de la plupart des ports allemands repart par le fer, ce qui n'est pas le cas chez nous. Une expérience a été menée en région Centre ; il est souhaitable qu'il y en ait d'autres et que l'on développe en France des opérateurs de proximité qui aillent chercher les wagons et les remettent à l'opérateur ferroviaire.

Il faut certes augmenter les péages sur les lignes TGV. Si en 2010 la « Deutsche Bahn » assure un Francfort-Marseille, il serait anormal qu'elle ne s'acquitte pas d'un péage, puisque c'est la France qui a payé cette ligne. Nous avons considéré que, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, il convenait d'augmenter les péages, notamment sur ces lignes. Mais comme l'a estimé M. André Chassaigne, il ne faut pas que ce péage crée des inégalités entre les différents réseaux du territoire.

Enfin, quand l'État sera moins « nécessiteux », il devra se pencher sur le problème que posent les 27 milliards d'euros d'endettement de RFF et trouver les moyens de rembourser cette dette. Quand on a créé RFF en 1997, on y a « logé » la dette de la SNCF. Cette dette n'a fait que s'amplifier. C'est un beau sujet pour les ministres du budget des années à venir !

M. Daniel Fasquelle. Le secteur du tourisme est le premier en termes d'emplois et représente plus de 6 % du PIB. Lors des dernières assises du tourisme, l'on a observé une concentration trop importante sur Paris ; une évolution des séjours qui sont de plus en plus courts, ce qui signifie que le temps d'accès au séjour prend de plus en plus d'importance ; le fait que les touristes sont de plus en plus sensibles au développement et au tourisme durables, qu'il s'agisse du moyen d'accès au lieu de séjour touristique ou de l'habitat qu'on y propose. Le transport ferré doit être à tout prix développé en direction des zones touristiques. De grandes stations bien connues du littoral français se sont développées au début du siècle dernier grâce au train. Malheureusement, depuis plus d'un siècle, le temps d'accès n'a pas changé.

Dans le cadre des débats du Grenelle de l'environnement, l'on a peu parlé de l'économie touristique. Elle ne doit pas être absente du projet de loi du Grenelle I. Quelle attention faut-il porter à cet impératif qui consiste à desservir, en particulier par des lignes à grande vitesse, les zones touristiques ? M. Daniel Fasquelle a rappelé l'attention qu'il portait avec d'autres collègues comme M. Alain Gest à un projet de ligne à grande vitesse Paris-Amiens-Londres *via l*a côte d'Opale et la côte picarde.

M. Philippe Duron a estimé que la question du financement est essentielle, pour la modernisation des infrastructures comme pour leur évolution. L'AFITF est dans une situation difficile. Le problème se posera dans les trois ans à venir, avant que ne soit instituée la « taxe poids lourds ». Comment pallier cette impasse de financement ? Serait-il possible d'augmenter le niveau de la taxe d'aménagement du territoire ? Ce serait assez indolore pour le contribuable, sans avoir de coût pour l'État. Ce serait également le moyen de compléter la « taxe poids lourds » : si celle-ci rapporte un milliard d'euros, ce ne sera pas suffisant pour compenser le trou de l'AFITF.

Le projet évoque la réalisation du canal Seine-Nord-Europe. Mais la modernisation et la mise à niveau du reste du réseau fluvial constituent un vrai sujet, s'agissant du réseau magistral. En effet, on n'est pas allé au bout de la modernisation des infrastructures ou, plus concrètement, des sociétés qui portent les infrastructures. On pourrait très bien faciliter et accélérer cette modernisation en transférant à VNF le patrimoine fluvial, comme ce fut fait pour RFF. Qu'est-ce qui pourrait s'opposer à cela aujourd'hui ? La loi ne pourrait-elle pas être l'occasion d'avancer sur ces questions?

M. André Chassaigne a parlé des difficultés rencontrées par les régions, notamment, pour faire rouler leurs trains sur des infrastructures un peu obsolètes, comme cela a pu être le cas il y a quelque temps dans la région Basse-Normandie. Il avait été proposé jadis à RFF de préfinancer la régénération ferroviaire en échange d'une réduction momentanée du coût des péages. Une telle solution permettrait tout à la fois d'améliorer l'efficacité du réseau ferroviaire, de protéger un réseau qui se délite et qui est menacé par endroits d'obsolescence et *in fine,* de régénérer plus rapidement le réseau.

M. Philippe Duron a enfin indiqué que se rendre à Paris depuis la Normandie devient de plus en plus problématique. Cette région se trouve dans une situation de « pré-jacquerie » ferroviaire, s'agissant de Paris-Cherbourg ou de Paris-Granville. Le projet de loi évoque le prolongement de Eole jusque vers Mantes-la-Jolie. Cela paraît assez compliqué. Ne pourrait-on pas s'orienter vers d'autres solutions ?

M. Philippe Plisson a demandé, s'agissant de la stratégie autoroutière, si l'on ne pourrait pas prévoir une règle pour le choix des infrastructures à réaliser, qui ne laisserait pas de place au « copinage » ou à des impératifs locaux passablement « brumeux » ?

D'autre part, les transports sont intimement liés au développement économique et à l'urbanisme : le projet de loi ne devrait-il pas imposer une forme d'organisation en obligeant les réflexions locales à se « caler » sur les schémas nationaux et sur des schémas de cohérence territoriale obligatoires – les SCOT ? Sinon, on n'aura que rapports de force et incohérence.

S'agissant de la réouverture des voies ferrées, l'on est souvent dans l'incantation. Tout le monde est d'accord, mais rien ne se passe, parce que personne ne sait qui va payer. Il serait bon là aussi d'arrêter un schéma, un calendrier, des financements, pour définir des perspectives crédibles, plutôt que se borner à des souhaits.

M. Olivier Carré a interrogé le ministre sur le déplafonnement du « versement transport » pour le financement des infrastructures urbaines ?

M. Francis Saint-Léger a fait allusion au mauvais état de notre réseau ferré qui a été souligné par plusieurs collègues. Il faudrait 500 millions d'euros par an pour conserver dans un état convenable les infrastructures existantes. Celles du Massif Central sont les plus dégradées, au point que plusieurs lignes sont menacées de fermeture. Certaines ont d'ailleurs déjà été fermées faute d'entretien. En particulier, la ligne Clermont-Ferrand-Nîmes, qui existe depuis 140 ans et qui est importante pour l'économie de la région, demanderait à elle seule environ 300 millions d'euros de travaux urgents. Quelle est la position du Gouvernement sur la remise en état de cette ligne ? De façon générale, comment atteindre les objectifs du fret inscrits dans le projet de loi, compte tenu des besoins de financement pour régénérer le réseau ferré ?

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont a indiqué que l'article 11 du projet de loi dispose que la priorité ira aux infrastructures ferroviaires. Le Gouvernement a souligné à plusieurs reprises la pertinence de ce mode de transport. Comment cette priorité se traduira-t-elle concrètement dans le développement du réseau de lignes à grande vitesse ? Peut-on espérer une accélération des divers dossiers en cours, en particulier ceux qui concernent des territoires à ce jour exclus de la grande vitesse, à commencer par le Massif Central ?

On peut se féliciter qu'ait été confirmée l'intégration du barreau Poitiers-Limoges dans le projet Sud Europe-Atlantique, où il a évidemment toute sa place. Il ne semble pas acceptable, en revanche que, comme il est écrit à l'article 11, la réalisation de ce barreau soit renvoyée au programme supplémentaire de 2 500 kilomètres prévu « dans une perspective de long terme », alors que l'intégralité des études est déjà financée, que le « tour de table » est arrêté et que la réalisation, aux dires de RFF, ne soulève aucun problème technique.

Au-delà ce cas, il semblerait opportun que les lignes dont le plan de financement est le plus avancé soient inscrites prioritairement, sans risquer d'être repoussées à un terme plus lointain. Un amendement gouvernemental dans ce sens serait le bienvenu, car la première liste comporte des lignes dont le plan de financement est moins abouti que celui du barreau Poitiers-Limoges.

M. Jean-Louis Gagnaire a estimé que le projet de loi ne procède à aucune hiérarchisation des trafics. Or on ne peut pas, au moins dans certains secteurs, faire à la fois de la grande vitesse, de l' « inter-cités » avec les TER, du périurbain et du fret. Il faut hiérarchiser ces priorités, d'autant qu'on ne pourra pas

se contenter de régénération et qu'il faudra construire des lignes nouvelles. Parmi d'autres causes, les difficultés du fret ferroviaire viennent aussi d'une vitesse de circulation trop faible, parce que la SNCF est obligée d'arrêter les trains. Il faut donc avant tout mettre fin aux thromboses à la périphérie des grandes agglomérations.

La formulation de l'article 10, alinéa 4, introduit, d'autre part, une confusion. Jusqu'à preuve du contraire, la régénération des voies de chemin de fer n'a jamais incombé aux régions. Si elles y contribuent, et, c'est une bonne chose, c'est de manière facultative. Or le texte laisse entendre qu'il y aurait là une compétence obligatoire des régions. L'entretien et la régénération du réseau ferroviaire restent une compétence obligatoire de l'État. En l'état de la rédaction, l'on peut craindre des dérives dans le futur. Il faut être attentif au risque d'un désengagement complet de l'État.

S'agissant enfin des opérations ferroviaires mentionnées, il aurait fallu rappeler les projets importants qui sont en cause : Lyon-Turin, contournement fret de Lyon, qui, outre qu'ils sont essentiels, sont en cours de réalisation mais ne sont pas complètement financés. Il faudrait vraiment sécuriser Lyon-Turin, maintenant qu'il a progressé. En ce qui concerne Perpignan-Figueras et le contournement de Montpellier et Nîmes, nous accusons un vrai retard. Contrairement à ce qu'a dit Jean-Louis Borloo en juillet, les Espagnols sont beaucoup plus avancés que nous, puisque le tunnel est percé et qu'ils sont en train de placer les caténaires.

M. Alfred Almont. Le transport constitue un catalyseur du développement, surtout pour les régions insulaires éloignées. Ce grand projet de loi, qui retranscrit le Grenelle de l'environnement et vise à faire du transport un facteur du développement durable, offre une excellente opportunité de revoir la loi d'orientation sur les transports intérieurs, vieille désormais de plus de vingt ans, et qui occulte complètement la question du transport maritime dans les départements d'outre-mer, et fluvial s'agissant de la Guyane. C'est pourquoi il faudrait compléter ainsi l'article 14, alinéa 7, qui déclare que la politique des transports « donne la priorité, pour le transport des voyageurs, au développement de l'usage des transports collectifs » : « qu'ils soient routiers, ferroviaires ou maritimes. ». Le vide juridique actuel a compromis tout développement du transport maritime dans nos régions d'outre-mer. L'absence d'autorité organisatrice du transport maritime rend impossible de contractualiser un service public avec des prestataires.

M. François Brottes a estimé que, dans le cadre des concessions accordées aux sociétés privées d'autoroute, celles-ci ont pris des engagements, même si, s'agissant de la tarification, la vertu n'est pas forcément au rendez-vous. Pourtant, certains concessionnaires semblent vouloir s'abriter derrière le Grenelle pour ne pas effectuer tel ou tel investissement autoroutier. L'État va-t-il modifier les concessions en conséquence et exiger des compensations ? Il ne faudrait pas que le Grenelle permette aux sociétés privées d'autoroute de s'enrichir encore plus qu'elles ne le font aujourd'hui.

Le texte invite à bon escient à des autoroutes ferroviaires à haute fréquence, en particulier dans les Alpes. Mais, l'homme fait-il partie de la biodiversité ? Si la réponse est oui, et s'il faut choisir entre l'homme et le papillon, peut-être pourrait-on imaginer que les trains passent plus près des papillons que des maisons où habitent les hommes. Ainsi, le tunnel de Chartreuse débouche dans une zone « Natura 2000 » qui vient d'être découverte et RFF propose que le train fasse un détour pour se rapprocher des maisons. Il faudra bien trancher, dans l'intérêt général. Au-delà de l'anecdote, il faut penser que le développement des autoroutes ferroviaires risque de pénaliser considérablement les riverains de ces infrastructures.

D'autre part les normes acoustiques en vigueur qui mesurent les nuisances prennent en compte une moyenne, si bien que le trafic ferroviaire génère apparemment relativement peu de bruit. Or les Français se demandent simplement s'ils « pourront continuer à dormir la fenêtre ouverte ». Ce qui importe, c'est le bruit du train quand il passe. Les nuisances sonores ne se limitent pas aux aéroports et il est très important de pouvoir rassurer les riverains des futures voies ferrées. Pourtant rien ne semble devoir modifier la norme actuelle. Quant à l'autoroute ferroviaire alpine, elle a vocation à devenir un axe à haute fréquence. Même si le projet concerne aujourd'hui quatre-vingts trains par jour, il y en aura 250 ou 300 demain, parce qu'il faudra optimiser les infrastructures. Sur ces questions, le texte aujourd'hui fait silence.

Enfin, il faudrait plutôt traiter de la régulation dans ce projet qui est transversal. Sinon, les aspects autres que les relations entre le régulateur et les opérateurs qui utilisent l'infrastructure, tel que l'impact sur l'environnement, ne seront pas traités.

Mme la présidente. Si la déclaration d'utilité publique d'une infrastructure est antérieure à la loi sur le bruit, celle-ci ne s'applique pas même si la réalisation n'a été engagée qu'après cette loi. Dans sa région, il s'agit du TGV Est et du contournement autoroutier au sud de Reims. Le vrai problème en effet, c'est le bruit du train qui réveille les riverains en passant le matin. C'est le pic qu'il faut considérer. Sur ce point, il faut vraiment avancer et apporter des solutions concrètes près des habitations.

M. Jean Dionis du Séjour. S'agissant de la méthode, comment articuler l'annualité budgétaire et les nombreux objectifs chiffrés assortis d'échéances variées qui figurent dans le texte? Le projet manque globalement de règles de gouvernance dans le suivi des objectifs.

La taxe kilométrique sur les poids lourds prévue à l'article 10 aura finalement une assiette très limitée : le réseau national non concédé et les routes départementales et communales. Pourquoi ? Cette taxe pourra-t-elle être étendue sachant que les syndicats de transporteurs sont partants pourvu qu'elle puisse être répercutée sur le prix ? Comment leur assurer que ce sera possible ?

Enfin, la desserte par le réseau RER de l'aéroport d'Orly, tous ceux qui viennent du sud de la France le savent, est un vrai scandale. Il est écrit à l'article 11, alinéa 3 : « À cette fin, la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée ». Ne pourrait-on pas manifester les mêmes intentions simplement pour connecter Orly au RER ? Pourquoi cela bloque-t-il ?

M. Jean-Yves Le Déaut. Quand des régions s'engagent pour rénover les voies des TER ou doubler les lignes pour isoler le trafic fret, il serait logique que le projet de loi prévoie en leur faveur une modulation des péages. Sinon, et paradoxalement, plus elles financeront, plus elles paieront cher à RFF. La région Lorraine, qui s'est fortement impliquée, le réclamera haut et fort.

L'article 10, alinéa 11, consacré au transport fluvial, est réducteur, en ne mentionnant que le canal Seine-Nord-Europe. Le Gouvernement s'était pourtant engagé à faire des études sur d'autres secteurs, en particulier Saône-Moselle. Le texte ne peut se borner dans ses objectifs à l'horizon de 2020.

L'article 9, alinéa 4, qui limite l'augmentation des capacités routières aux points de congestion, aux problèmes de sécurité ou aux besoins d'intérêt local, est rédigé en termes sybillins. Qu'adviendra-t-il précisément des engagements de doublement d'autoroute déjà pris par le gouvernement précédent, en particulier l'A 32 et l'A 31 ?

Tout en étant d'accord pour anticiper d'un an l'expérimentation de la redevance pour éviter le report du trafic d'Allemagne vers l'Alsace, M. Jean-Yves Le Déaut a estimé que le transfert se ferait automatiquement vers la Lorraine et Champagne-Ardenne. Une expérimentation plus globale serait plus cohérente.

Enfin quelles sont les perspectives d'augmentation du transport aérien ? Une des grandes inquiétudes qu'exprimait le rapport sur le changement climatique qu'il avait élaboré avec Mme Kosciusko-Morizet portait précisément sur cette augmentation.

M. Jean Proriol s'est interrogé sur la ligne Clermont-Nîmes, qui est très ancienne, bien qu'elle serve quotidiennement. Des éboulements font craindre une interruption de la liaison entre Langeac et Langogne.

Certaines régions ont conclu des accords en vue de la régénération des voies : Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Nord-Pas-de-Calais. Mais le président de la région Auvergne a lancé un ultimatum au Gouvernement. Comment celui-ci va-t-il répondre ?

Bien que personne n'en ait rien dit, la suppression des passages à niveau figurait parmi les priorités à prendre en compte dans l'élaboration des programmes de développement et de modernisation des itinéraires qui est en cours. Sur la RN 102, à Arvant, existe un passage à niveau extrêmement dangereux.

S'agissant du programme routier, M. Balladur avait lancé à Mende, en 1993, la liaison Lyon-Toulouse par la RN 88. Où en est-on ? Et, plus généralement, les « coups partis » du réseau routier seront-ils arrêtés au profit des autres modes de transport, ce qui serait aberrant ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État aux transports. S'agissant de la desserte de stations balnéaires comme Le Touquet, mais aussi Royan, l'effort doit être poursuivi. Pour Le Touquet, les motrices BB – Bombardier bimode – pourraient être utilisées. Quant à la ligne Paris-Amiens-Londres, il faudra y penser, car les ennuis que nous connaissons actuellement avec l'incendie dans le tunnel sous la Manche vont nous obliger à désheurer complètement les lignes du Nord : Paris-Lille, Paris-Dunkerque, Paris-Arras, Thalys. La grande idée de M. Mauroy de faire passer l'Eurostar à Lille ne doit pas exclure un itinéraire *bis*, distinct de la ligne Paris-Lille. La conjoncture donne ainsi des arguments pour pousser ce projet, qui reste à financer.

Pour combler l'impasse de financement de l'AFITF, il faut travailler à des hypothèses, parmi lesquelles la taxe à l'aménagement du territoire, les redevances domaniales, en attendant la redevance d'usage des infrastructures routières que paieront les poids lourds. Théoriquement, l'AFITF a la capacité d'emprunter, mais Bercy regarde évidemment d'un mauvais œil cette solution.

Le transfert à VNF du patrimoine fluvial est à étudier, tout comme la baisse des péages en échange d'un préfinancement des travaux, via un accord entre RFF et les régions. S'agissant de la desserte de la basse Normandie, et même de Rouen et du Havre, il restera toujours un problème à Mantes. La seule solution consiste à envisager, dans le Grenelle ou ailleurs, un tronçon nouveau Mantes-Achères qui serait réservé au trafic vers les deux Normandie et aux grandes distances franciliennes. Il faudrait voir où la construire, sans doute le long de l'A 13 car, le long de la Seine, les espaces sont très limités.

L'autorisation de l'A 65 donnée par M. Jean-Louis Borloo correspond à la volonté commune des élus d'Aquitaine, toutes tendances politiques confondues. L'itinéraire entre Bordeaux et Pau est l'un des plus accidentogènes de France. Il fallait faire l'A 65. Les critères de congestion, de sécurité et d'aménagement du territoire du Grenelle doivent servir à sélectionner les itinéraires qui seront retenus, « coup parti » ou pas. Les choix seront difficiles, mais il y aura un dialogue préalable avec les élus concernés.

Inscrire les SCOT des intercommunalités et des agglomérations dans un cadre plus vaste, une sorte de schémas régionaux de transport, est finalement la conséquence des contrats de projet État-région, dans leur nouvelle acception, sans le volet routier. Il faut en effet avoir une vision d'avenir pour les petites lignes. S'agissant de la desserte de Blaye, la réalisation de la ligne Tours-Bordeaux sera l'occasion de l'envisager puisqu'une base de travaux sera établie à Clairac. On a demandé à RFF de ne plus procéder pour l'instant à des retranchements du réseau, même s'il faut parfois résister à des élus séduits par la perspective d'une « coulée

verte ». Il vaut mieux être prudents et attendre avant de déferrer, comme l'ont fait les Allemands qui peuvent maintenant remettre en service des tronçons en fonction des besoins de l'économie. La France a déferré un peu hâtivement ces dernières années.

L'on n'envisage pas de déplafonner le versement transport, l'heure n'étant pas à l'augmentation des prélèvements obligatoires.

La ligne Clermont-Ferrand-Nîmes ne sera pas abandonnée. Elle est certes en piteux état. Elle sert surtout au trafic touristique, et très peu au trafic de passagers sur longue distance. Les régions Auvergne et Languedoc-Roussillon interviennent.

Poitiers-Limoges est clairement lié à la ligne Tours-Bordeaux. La ville de Limoges est d'ailleurs actionnaire du tronçon d'accès Tours-Poitiers et il faudra en effet trouver le moyen d'inclure cette opération dans la première liste de lignes prévue dans l'ensemble de l'opération. Des élus du Limousin ont d'ailleurs écrit au Président de la République à ce sujet.

Les priorités doivent être claires. Il est bon de développer les TER et Rhône-Alpes a un très beau programme dans ce domaine ; mais il faut aussi veiller à ne pas accaparer avec des rames vides des sillons qui seraient utiles au fret. La question de l'extension du TER devra être posée au regard du maintien du fret.

Bonne note a été prise de la remarque sur l'effort des régions en fait de régénération. Le projet Lyon-Turin et le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise -le CFAL- ne figurent pas dans le Grenelle. Le premier, parce qu'il fait l'objet d'un traité binational. Un avenant sera signé l'année prochaine, qui précisera le financement, les parts respectives et le tracé final dans la vallée de Suse. Il sera procédé aux premières acquisitions foncières l'an prochain. On essaiera de saturer au maximum la ligne actuelle de la Maurienne pour pouvoir envisager de l'enterrer en 2023, date d'échéance du traité. Quant au CFAL, une décision ministérielle a été prise sur la partie nord, dans le département de l'Ain, dont le nouveau président du conseil général a été informé. Le problème posé concerne maintenant la partie sud, et la liaison à l'opération Rhin-Rhône. Sept tracés sont possibles et les élus ne sont pas d'accord.

Quant au projet Perpignan-Figueras, il ne faut pas être injuste. Ce sont les Espagnols qui ne sont pas au rendez-vous. La ligne nouvelle est terminée, mais le TGV espagnol n'arrive pas, car la traversée de Gérone n'est pas prête. Jean-Louis Borloo a récemment signé avec M. Frêche les accords de financement et le barreau de déviation des agglomérations de Montpellier et Nîmes sera très vite réalisé. Il faudra ensuite traiter Perpignan-Montpellier ; seule la modernisation de l'existant est prévue pour l'instant, mais les Espagnols insistent pour que nous construisions très vite une ligne nouvelle. En 2012, des TGV devraient circuler entre Perpignan et Figueras, sachant que le tunnel concédé sera terminé avant.

Il n'y a pas d'inconvénient à modifier la « LOTI » de façon à introduire dans le projet le transport maritime et fluvial. De nombreux exemples existent tant en métropole qu'outre-mer.

Il n'est pas question que les sociétés d'autoroutes bénéficient d'un enrichissement sans cause et nous sommes très actifs dans la renégociation de leurs concessions. Des ressources nouvelles sont d'ailleurs envisagées. Les trois critères retenus par le Grenelle n'interdisent pas de construire de nouvelles autoroutes, mais ce seront surtout des prolongements et des achèvements. Et elles ne se feront pas si elles posent un problème écologique.

En ce qui concerne l'autoroute ferroviaire alpine, la réalisation du tracé Lyon-Chambéry passant sous la Chartreuse doit être étudiée très vite, en même temps que le tunnel sous les Alpes. Ce projet se heurte au problème du bruit, qui se pose aussi sur d'autres lignes. Les opérations de ce type devront désormais, du point de vue phonique, être traitées d'emblée comme les LGV.

Une programmation à peu près claire quant aux dates est une bonne chose. Il faudra certainement l'examiner au regard de l'avancement des financements et des « coups partis ». L'annualité budgétaire complique un peu la tâche, mais il existe désormais une programmation triennale.

L'assiette de la taxe kilométrique recouvre uniquement le réseau des autoroutes non concédées et des routes nationales, en y adjoignant éventuellement, à la demande des départements, quelques routes départementales en cas de report de trafic. Une négociation aura lieu avec la profession routière pour que cette taxe ne se traduise pas par une charge supplémentaire pour les entreprises françaises. Elle frappera en revanche les entreprises étrangères qui représentent tout de même un tiers du transport routier.

La desserte d'Orly n'est pas bonne. Il faut absolument, mais ce n'est pas simple car la densité urbaine est forte, finir la LGV entre Massy-Palaiseau et Valenton. Un des objectifs est de relier directement Roissy à Orly.

L'idée de moduler les péages en fonction de la participation des régions à la régénération est à étudier. Il est vrai que le projet ne cite que la liaison Seine-Nord-Europe parce que le « coup est parti » : la déclaration d'utilité publique a été signée très récemment. D'autres projets existent. Faut-il pour autant les citer dans la loi ? Le Gouvernement, dans sa grande sagesse, examinera les amendements qui seront déposés. En ce qui concerne le sort des projets d'autoroutes existants, il faudra en parler avec les élus.

L'expérimentation anticipée de la redevance en Alsace, qui frappera aussi les véhicules de moins de 3,5 tonnes, aura-t-elle un impact sur les régions voisines ? Il faudra étudier la question.

Quant au trafic aérien, nos aéroports ont presque tous connu une augmentation l'année dernière. Roissy a enregistré un léger tassement au mois

d'août. L'avenir des compagnies aériennes sera déterminant. Si les compagnies *low cost* ne résistent pas, ou mal, à la hausse du kérosène, les projections seront remises en cause. Nous avons ainsi appris que certains vols desservant Bâle-Mulhouse ne seraient pas assurés. Tous les aéroports de l'Ouest – La Rochelle, Bergerac, Poitiers, Tours, Angoulême… – « ne tiennent » qu'avec les compagnies *low cost,* britanniques ou irlandaises. L'avenir de la ligne Lyon-New York n'est pas garanti au-delà d'octobre. Le seul aéroport nouveau est celui de Notre-Dame-des-Landes pour remplacer Nantes-Atlantique et desservir la région rennaise. Il faut être très prudent car l'incertitude règne.

Après l'accident d'Allinges, un nouveau plan de suppression des passages à niveau a été présenté au Premier ministre en juin. Le Gouvernement examinera le cas de la RN 102 signalé par M. Proriol. La RN 88 est un « coup parti ». La partie sud fera l'objet d'un partenariat public-privé et le Gouvernement fera le point sur la partie nord.

D.— AUDITION DE M. PAUL DE VIGUERIE, RAPPORTEUR DU CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

La commission des affaires économiques a entendu M. **Paul de Viguerie, rapporteur du Conseil Économique et Social,** sur le projet de loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement au cours de sa réunion du jeudi 3 juillet 2008.

Le Président Patrick Ollier a accueilli M. Paul de Viguerie, rapporteur du Conseil économique et social (CES) pour le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

La commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a créé un comité de suivi du Grenelle de l'environnement qui a permis – avec le rapporteur du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, M. Christian Jacob, également président de la délégation de l'Assemblée nationale à l'aménagement et au développement durable du territoire, ainsi qu'avec M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques du Sénat, et ses collègues – de suivre la mise en œuvre des dispositions législatives, mais également d'examiner celles qui doivent être prises en compte dans le projet de loi de finances pour 2009 – les engagements chiffrés soulevant de légitimes interrogations.

M. Paul de Viguerie, *rapporteur du CES sur le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement*, a tenu à remercier la commission de son accueil, au nom de M. Jacques Dermagne, président du Conseil économique et social, et de M. Bernard Quintreau, président de la section Cadre de vie.

Le rapport aujourd'hui présenté est le résultat d'un travail rapide puisque, saisi le 30 avril, le CES devait rendre un avis pour le 26 ou le 27 mai, ce qui

explique certaines imperfections de son travail, qui a mobilisé cinq sections du CES, dont, au principal, celle du Cadre de vie.

Le contexte économique et social a changé depuis le début du processus du Grenelle.

Dès avant sa saisine, le CES avait déjà constaté que la conjoncture tant française qu'européenne avait évolué, la crise financière n'ayant pas été sans affecter certains équilibres micro et macroéconomiques ainsi que le climat social en raison des problèmes de pouvoir d'achat et de la hausse du prix du pétrole.

Depuis sa saisine et jusqu'à ce jour, le calendrier a connu quelques accélérations qui conduisent à nuancer certaines conclusions. C'est ainsi qu'après la discussion du projet de loi relatif à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, le conseil des ministres du 11 juin dernier a présenté le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, avec, en toile de fond, le paquet énergie-climat dont la négociation revient à la présidence française avec la présentation, les 8 et 9 juillet prochains, d'initiatives importantes en ce domaine. Le ministre d'État a confirmé la saisine du Parlement sur le projet de loi de programme à l'automne, dès le début de la session, texte qui devrait être suivi des textes d'application Grenelle 2 et Grenelle 3, annoncés pour la fin de l'année

Enfin, d'autres textes relevant de la politique générale devront respecter une certaine cohérence avec celui relatif au Grenelle de l'environnement, notamment le projet de loi portant engagement national pour le logement, dont le CES a été saisi et qui est relativement ambitieux dans ses objectifs.

Le CES non seulement a pris acte du processus du Grenelle, mais s'en est très largement félicité en lui reconnaissant un caractère innovant et intéressant. Il travaille d'ailleurs sur ces sujets depuis 1996 avec un premier rapport relatif au protocole de Kyoto. Le Conseil s'est surtout attaché à permettre au processus, qui constitue un enjeu pour la France et l'Europe, de se concrétiser dans les années à venir, en proposant une démarche de projet pour les prochains dix-huit mois et plusieurs préalables.

C'est ainsi qu'il a souhaité, dans une sorte de préambule, qu'avant la fin de l'année tous les textes du Grenelle soient votés et leurs textes d'application pris, car il s'agit d'un tout. À cet égard, comme la stratégie nationale de développement durable – SNDD – a été inscrite dans le préambule de la Constitution à la suite de l'adoption de la charte de l'environnement qui y est annexée, il est souhaitable que le processus s'inscrive dans ce contexte et que, chaque année, le débat annuel au Parlement sur la mise en œuvre de la SNDD puisse être suivi d'un vote, et que le CES soit saisi auparavant de l'évaluation et du suivi de la stratégie nationale de développement durable.

Le Conseil estime que, pour donner plus de force aux 273 engagements du Grenelle, quelques préalables doivent être réunis afin d'assurer la cohérence de tous les acteurs publics – État, collectivités territoriales, organismes parapublics nationaux ou locaux – impliqués dans le processus.

Le premier a trait à la recherche et à l'innovation. En effet, si un objectif est fixé en la matière en termes d'augmentation budgétaire, l'effort à effectuer n'est pas bien cerné. Dans le bâtiment, par exemple, le neuf bénéficie de recherches technologiques en termes notamment de nouveaux matériaux tandis que l'ancien est délaissé alors qu'il représente la plus grande part du parc du logement.

Le deuxième préalable porte sur la formation et la qualification. L'effort à réaliser dans les dix-huit mois dans ce domaine est extrêmement important. Tous les acteurs économiques, sociaux, associatifs représentés au CES, y compris les associations environnementales, ont déclaré n'être pas prêts à affronter le nouveau marché de l'emploi sur le plan ni de la qualification professionnelle ni de la reconversion, sachant que les dispositions prises devraient créer dans les cinq ou dix ans 500 000 emplois et des nouveaux métiers.

À ces deux préalables – la recherche et la formation –, sur lesquels l'accent budgétaire doit tout de suite être mis, s'ajoute un troisième, d'ordre financier et budgétaire. Certains acteurs ont à cet égard regretté que les 273 engagements du Grenelle ne comportent ni chiffrage, ni évaluation, ni échéancier. Aussi le CES souhaite-t-il que le projet de loi de programme apporte des précisions concernant certains dossiers. Le Conseil n'a pas en effet connaissance en amont des différents vecteurs législatifs et réglementaires présidant à l'élaboration des lois, tels les dispositifs innovants sur lesquels travaillent les opérateurs financiers, qu'il s'agisse des certificats d'économies d'énergie, des quotas vendus sur le marché carbone ou des projets domestiques. De même, au-delà du projet de loi de finances pour 2009, une feuille de route budgétaire pluriannuelle s'inscrivant en cohérence avec la loi organique relative aux lois de finances – LOLF – devrait être débattue, peut-être dans le cadre de la discussion des orientations budgétaires.

Enfin, les deux derniers préalables ont trait, l'un, à la cohérence entre les réglementations nationales et européennes, pour ne pas dire mondiales, l'autre aux finalités du projet de loi de programme. En effet, si l'exposé des motifs de ce dernier prend en compte la compétitivité et le pouvoir d'achat, le CES estime qu'il existe une troisième finalité, l'acceptabilité sociale des mesures proposées. Si des mesures sont mûres, d'autres, tout aussi importantes pour la vie quotidienne des Français, demanderont du temps pour passer, à l'exemple du bonus/malus sur les véhicules. Dans cet esprit, il convient de faire évoluer les attitudes et les comportements en renforçant le processus pédagogique par le biais des acteurs sociaux, qu'il s'agisse des familles, des associations ou des organismes institutionnels tels que les chambres consulaires ou les partenaires sociaux.

Avant d'aborder les chapitres thématiques, le CES a émis trois principes à respecter afin d'appuyer l'énorme effort budgétaire à engager dans les quinze ans à venir.

Le premier est passé dans les mœurs de l'action publique. Il s'agit de raisonner, pour chaque catégorie d'investissement projeté, en termes de coût global.

Le deuxième tend à évaluer la modification des équilibres pour la répartition de l'effort des différents acteurs publics et privés – État, collectivités locales, entreprises et ménages. Un seul exemple permet de mesurer l'ampleur que peuvent prendre des modifications dans la répartition des charges, celui des relations entre les bailleurs et les locataires. Le décret en la matière n'est d'ailleurs toujours pas publié alors que la répartition des économies d'énergie à terme entre les bailleurs et les locataires est un problème capital, que ce soit dans le champ social ou dans le parc privé.

Le troisième principe est relatif au retour sur investissements, nécessaire pour financer les opérations à engager. Or, si le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, a bien fait part à la tribune du CES de la volonté des pouvoirs publics de financer entièrement les investissements à réaliser au moyen des ressources financières dégagées par les économies d'énergie, le Conseil n'a pas eu de réponse concernant les temps de retour sur investissements, notamment des ménages et des petites entreprises.

S'agissant de la volonté affirmée d'un État exemplaire, les bâtiments appartenant à l'État représentent 70 millions de mètres carrés, auxquels s'ajoutent les 18 millions de mètres carrés de bâtiments publics dans les universités. On peut imaginer l'investissement qu'il faudra consentir pour mettre aux normes ces bâtiments et pour arriver à une consommation d'énergie de 120 à 150 kWh par mètre carré alors que, dans le neuf, des bâtiments sont déjà à énergie positive ou à très basse consommation d'énergie. Le partenariat public privé ne sera pas à cet égard la panacée, puisqu'il ne peut intervenir, jusqu'à aujourd'hui du moins, que dans certains cas précis. Dans le même esprit, il convient de souligner la nécessité de la notion de signal prix, en particulier dans le domaine du foncier.

Quant à la gouvernance, si le CES a approuvé les préconisations du projet de loi, la consommation est un acte quotidien et les signaux donnés en matière de politique de consommation au sens large seront importants. Le Conseil national de la consommation, qui réunit l'ensemble des partenaires concernés et l'État, devrait être immédiatement saisi de certaines mesures préconisées par le Grenelle afin de les traduire en termes législatifs et réglementaires.

En matière de gouvernance également, si le projet de loi ne fait pas allusion à la réforme du Conseil économique et social, celle-ci est dans toutes les têtes. Aussi convient-il de préciser que le CES accueille déjà en son sein des

représentants des associations environnementales, comme France Nature Environnement – FNE – ou la Fondation-Nicolas-Hulot, qu'il a établi soixante rapports depuis 1998 sur le développement durable, et qu'il a la volonté politique très ferme d'ouvrir largement ses portes aux associations. Si réforme il doit y avoir, elle doit en tout cas être cohérente avec celle prévue dans d'autres instances, qu'elles soient nationales ou locales, telles que les Conseils économiques et sociaux régionaux – CESR.

Un foisonnement d'organismes travaille en matière de développement durable sur des questions aussi importantes que la concertation entre les acteurs, la responsabilité environnementale des entreprises, la santé ou les nanotechnologies, toutes questions qui méritent un débat public, ce qui devrait conduire là aussi à une réforme de la législation et de la réglementation relatives tant au débat public, en élargissant son champ, qu'aux enquêtes publiques.

M. Christian Jacob, **rapporteur**, après avoir souligné la richesse du rapport du Conseil économique et social, a demandé si, au-delà des inquiétudes qui avaient été formulées au sujet du nécessaire équilibre budgétaire, le Conseil menait une réflexion en matière de temps de retour sur investissements.

S'agissant de l'acceptabilité, la notion ne concerne-t-elle pas uniquement les entreprises, le problème étant de ne pas les pénaliser par des charges supplémentaires ?

Quant aux ventes aux enchères sur le marché carbone, leur résultat permettra-t-il d'investir également dans les projets domestiques ?

En matière de gouvernance, si tout le monde a conscience de la nécessité de travailler avec les ONG, quels sont les critères de représentativité et de transparence financière qu'il conviendrait de retenir à leur égard ?

Enfin, l'idée d'inclure les questions de développement durable dans le champ de compétences des institutions représentatives a-t-elle fait l'unanimité au sein du CES ?

M. Philippe Tourtelier, après s'être déclaré d'accord avec nombre des remarques du rapporteur du CES, a d'abord souhaité savoir pourquoi la majorité du groupe de l'agriculture avait voté contre le projet d'avis, et regretté, concernant notamment le calendrier tant budgétaire qu'annuel, la disparition, au fur et à mesure de l'évolution du projet de loi, de dispositions intéressantes.

S'agissant de la répartition de l'effort contributif des différentes parties prenantes, on ne peut accepter comme seule réponse de la part du ministre d'État que la mutation est tellement énorme que l'on ne peut raisonner avec les budgets annuels. Outre que celui qui a un budget pour l'usage de sa voiture est bien obligé de faire face à des problèmes quotidiens, répondre d'une façon globale que ce sont les économies qui financeront l'investissement n'est pas satisfaisant. Certaines

phases de transition risquent d'être douloureuses et la répartition de l'effort est donc bien une question essentielle, concernant notamment le logement ancien.

Relevant que, depuis la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique, cinq ans ont été perdus dans le rattrapage du retard dans le logement ancien, il n'est pas acceptable que l'on ne se donne pas les moyens d'accompagner socialement les transformations nécessaires. Il est vrai que la disponibilité de la main-d'œuvre et la formation posent problème, mais cela n'occulte en rien la situation d'urgence d'aujourd'hui.

Devant cette situation, ne faut-il pas s'interroger sur le paquet fiscal ? En effet, si l'on veut une répartition équitable de l'effort face à un problème qui concerne tous les citoyens, on ne peut continuer avec des manques de recettes annuels et reconductibles.

En matière de gouvernance, l'ambiguïté ne doit pas avoir sa place. Or, s'agissant du développement durable, l'exposé des motifs du projet de loi ne précise pas qu'il comprend trois composantes, à savoir l'économique, l'environnement et le social. Une telle précision aurait pourtant permis d'être sûr que, dans la loi, l'expression « développement durable » est indissociable de ces trois composantes, et non qu'elle doit être comprise au sens restreint de « développement écologiquement durable » ou « économiquement durable ». Il en va de même du terme « stratégie de développement durable ».

Le CES est une institution du XXe siècle. Aujourd'hui que l'on ajoute un troisième pôle, accepterait-il d'être intitulé « Conseil du développement durable » ?

M. Serge Poignant, après s'être félicité que le rapport du CES ait abordé toutes les problématiques du projet de loi, a demandé si le Conseil est favorable à une extension et à une harmonisation sur le plan européen du système d'échange de quotas et si les ventes aux enchères permettent d'aider les secteurs non couverts par les quotas ?

Le CES est-il également favorable à la contribution climat-énergie et à une taxe carbone aux frontières, et quel est son avis sur l'efficacité des certificats d'économies d'énergie ?

Quant au 3x20, pourquoi le CES semble s'interroger sur la possibilité d'atteindre la proportion de 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation énergétique totale de l'Union européenne ?

Concernant, enfin, l'agriculture, le Conseil insiste sur la nécessaire cohérence des réglementations françaises et européennes. Les notions d'agriculture durable, de priorité à la l'alimentation, de cohérence européenne, s'agissant en particulier de la réglementation française en matière de produits phytosanitaires, ont-elles fait l'objet de débats au sein du CES ?

M. Michel Havard a demandé, s'agissant du bâti, quelles étaient les réflexions du CES à propos des outils de financement de la rénovation de l'existant, notamment en matière d'incitations fiscales.

Par ailleurs, quelle est l'efficacité environnementale de l'investissement public dans le domaine des grandes infrastructures de transport ? Le report modal du fer sur le fleuve n'occasionne-t-il pas une économie réduite en termes de tonnes de carbone économisées au regard de l'investissement public nécessaire aux grands projets de liaison fluviale ?

M. Paul de Viguerie a d'abord expliqué, s'agissant des débats internes au CES, que si le groupe agriculture avait voté contre le projet d'avis, c'est parce qu'un amendement, auquel il s'était opposé, relatif aux produits phytosanitaires, a été adopté en séance plénière. En tout cas, le débat au sein du CES, premier cadre institutionnel à tenter de formaliser les engagements du Grenelle de l'environnement dans un texte de loi, a permis de s'apercevoir que sur les 273 engagements alors pris, trois ou quatre posaient encore problème. Cela rejoint le problème de l'acceptabilité qui n'est pas seulement de savoir si un acteur économique est pénalisé, mais qui permet également de connaître les points durs qui ne font pas encore complètement consensus.

Tel est le cas, concernant les associations environnementales et la profession agricole, de la politique de l'eau, de l'usage des produits phytosanitaires ou encore de la progressivité des mesures à prendre. Il en va de même du problème de la responsabilité environnementale traité pour la première fois dans un projet de loi. Si le CES s'est félicité du renforcement du plan national santé environnement, ce dernier n'en a pas moins des conséquences sur la gouvernance des entreprises. Aussi des progrès restent-ils à faire en matière de responsabilité environnementale de ces dernières pour parvenir à un consensus entre les partenaires sociaux quant aux impacts sur l'environnement ou sur la santé des salariés et des consommateurs de telle ou telle politique de production, de distribution et de consommation.

Pour les critères de représentativité, le débat qui s'est instauré s'agissant aussi bien des organisations syndicales que du patronat, intéresse tout de même 140 membres du Conseil économique et social, dont la richesse tient justement à la diversité de ses groupes et de ses approches – associations, professions libérales, artisans, familles, etc. Aussi le CES a-t-il pu dégager, à l'égard des associations environnementales, des critères de représentativité qui tiennent à l'implantation territoriale, à la transparence financière et à l'objet social, la vie démocratique interne ne devant pas se réduire à une personnalisation de la représentation, tous critères inspirés d'ailleurs du mouvement sportif, du mouvement de l'éducation populaire et de nombreux autres exemples associatifs.

Le marché des quotas rejoint la question relative à l'équilibre budgétaire posée par M. le rapporteur, en ce sens qu'une véritable cohérence doit exister entre ces instruments que sont le principe de neutralité fiscale, la contribution climat-

énergie ou encore la taxe carbone si l'on ne veut pas d'effet pervers sur l'équilibre général de la répartition des charges. Il convient d'ailleurs de s'interroger sur la signification du principe de neutralité fiscale : s'agit-il d'un report sur la fiscalité territoriale ou sur la fiscalité des ménages ? Cela concerne-t-il la parafiscalité ou encore les taxes sur l'eau ou sur les ordures ménagères ? En tout cas, il faut une cohérence d'ensemble, car les réformes au coup par coup de la dotation globale de fonctionnement – DGF –, de la taxe d'habitation ou encore de la taxe sur les ordures ménagères aboutissent à un maquis dans lequel le citoyen ne se retrouve pas.

Quant aux certificats d'économies d'énergie, ils ont leur importance. Une institution comme EDF a développé une forte politique en la matière. Le CES attend d'ailleurs beaucoup des orientations de la présidence française concernant le marché carbone, même s'il faudra convaincre les 26 autres membres de l'Union européenne. De même, l'institution croit au développement des certificats d'économies d'énergie et au processus émergent que constituent les projets domestiques, pour lesquels il conviendra de trouver des intermédiations bancaires ou financières de façon à pouvoir mettre à disposition des particuliers de véritables mécanismes qui leur permette, à côté des aides fiscales ou des leviers budgétaires, de bénéficier de retours sur investissements le plus rapidement possible.

S'agissant des énergies renouvelables, les objectifs à atteindre sont bons, ne serait-ce que le fameux 3x20. Il convient cependant de bien réfléchir à leur prix de rachat par rapport à l'électricité classique, l'énergie produite par les énergies renouvelables faisant l'objet de tarifs de rachat encore assez variables qu'il faut harmoniser pour parvenir à l'équité dans la production d'énergie.

Le bâtiment a fait l'objet d'un débat hier au Conseil économique et social, saisi, à propos du projet de loi portant engagement national pour le logement, de la question des quartiers anciens et dégradés. Il en est ressorti que le problème du foncier est central et qu'il ne faut pas disposer d'un seul levier, type prêt locatif social – PLS –, plan local d'urbanisme – PLU –, prime à l'amélioration des logements à usage social – PALULOS –, etc. L'incitation fiscale est d'ailleurs encore discutée au sein du CES qui se pose encore la question de savoir s'il faut pratiquer la sanction fiscale sur les plus-values et, plus précisément, sur les bâtiments ou sur le foncier.

Concernant enfin le report modal, de grandes enseignes de la distribution ont annoncé un protocole d'accord avec le ministre d'État afin de transposer sur la voie fluviale le transport de leurs marchandises non périssables. On peut penser que le report modal de la route sur la voie fluviale sera important, même s'il s'accompagne en l'occurrence d'un report du fret ferré sur l'eau. Mais il convient surtout de souligner que ces enseignes annoncent ne pas gagner d'argent par cette opération qui leur permet simplement de participer aux efforts engagés en matière d'économies d'énergie et de gaz à effet de serre.

Il faut en outre réfléchir au signal prix du transport. Une combinaison peut très bien être envisagée avec d'autres panels de mesures quelque peu privilégiées dans le projet de loi, telle la taxe kilométrique sur les poids-lourds.

M. Michel Havard s'est à nouveau interrogé à cet égard sur le coût de la tonne de carbone économisée par le report modal de la route vers le fleuve, rapporté au montant de l'investissement public. Ne faut-il pas au départ investir là où c'est le plus efficace ?

Le Président Patrick Ollier a fait remarquer qu'un tel report modal relevait d'un vœu pieux, tant la France a du retard – trente ans – en matière de transport fluvial. Il peut à cet égard, en sa qualité d'administrateur de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – AFITF – faire état des difficultés rencontrées depuis vingt ans pour la liaison Seine-Nord Europe, dont les enquêtes publiques ne sont même pas encore lancées. De même, la liaison Rhin-Rhône qu'il avait fait prendre en compte en 1994 dans la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, a été abandonnée par Mme Voynet à son arrivée au ministère, alors que le problème devrait être aujourd'hui réglé.

M. Christian Jacob, **rapporteur**, a pris à cet égard l'exemple du goulot d'étranglement de vingt kilomètres où la Seine ne peut accueillir que les barges de 350 tonnes et non celles de 3 000 tonnes. Si ces vingt kilomètres étaient mis aux normes, les carriers qui alimentent Paris ainsi que le grand groupe céréalier Soufflet multiplieraient par deux ou par trois l'utilisation du fleuve.

M. Michel Havard a souligné tout l'intérêt qu'il y a précisément à se pencher sur l'efficacité environnementale au regard de l'investissement public.

M. Paul de Viguerie a fait remarquer à cet égard que la France ne pourra s'exonérer d'une négociation d'ampleur avec ses partenaires européens concernant les grandes lignes de fret et de voyageurs et certaines grandes infrastructures. La dimension internationale de la politique de l'environnement a d'ailleurs été soulignée à maintes reprises dans l'avis du CES.

Par ailleurs, le temps d'inertie ne doit pas être oublié dans les dynamiques amorcées. Ainsi, la procédure, des appels d'offre dans le bâtiment ou les transports demande six mois ou un an pour aboutir. C'est d'ailleurs parce qu'on ne peut faire l'impasse sur ce temps d'inertie en matière de politiques publiques, que le Conseil a fondé ses propositions sur les prochains dix-huit mois.

E.— AUDITION DE MME SANDRINE MATHY, PRESIDENTE DU RESEAU ACTION CLIMAT (RAC) ET DE MME MARIE-ANNE ROBERT KERBRAT, CONSEILLERE DU RAC

La commission des affaires économiques a entendu **Mme Sandrine Mathy, Présidente du Réseau Action Climat (RAC)** et de **Mme Marie-Anne Robert Kerbrat, conseillère du RAC** au cours de sa réunion du 3 juillet 2008.

M. Serge Poignant, vice-président, a souhaité la bienvenue à Mme Sandrine Mathy et à Mme Marie-Anne Robert Kerbrat. Le Réseau Action Climat-France ayant participé au Grenelle de l'environnement, son point de vue ne peut que contribuer à éclairer grandement la commission.

Mme Marie-Anne Robert Kerbrat, conseillère du Réseau Action Climat-France (RAC), a indiqué que deux documents ont été préparés à l'intention des commissaires : une note du RAC sur le projet de loi de programme article par article ainsi qu'une version provisoire des amendements proposés par le Réseau.

Mme Sandrine Mathy, présidente du Réseau Action Climat-France, a indiqué que le RAC représente l'ensemble des associations environnementales travaillant sur les questions liées au changement climatique. Créé en 1996, il participe en tant qu'observateur aux négociations internationales et élabore un certain nombre de perspectives sur les mesures prioritaires devant être selon lui appliquées. Le RAC a par ailleurs coordonné le collège d'associations du Groupe 1 du Grenelle de l'environnement.

Le Grenelle de l'environnement, précisément, doit faire face à la confluence de plusieurs crises majeures : énergétique – le baril est aujourd'hui à 145 dollars –, climatique – objectif de diviser par quatre les émissions des gaz à effet de serre (GES) d'ici 2050 et, *a minima*, de 20 % d'ici 2020 –, financière – *subprimes,* prix des matières premières –, alimentaire – émeutes de la faim en Haïti ou au Cameroun. A cela s'ajoute une crise de la biodiversité avec la menace d'extinction massive de nombreuses espèces. Non seulement le système qui a été construit est très vulnérable mais il faut apporter une solution cohérente globale à l'ensemble de ces crises à travers la mise en place de synergies. Il convient en particulier d'appliquer des mesures qui permettront de se prémunir contre la crise énergétique et l'augmentation des prix du pétrole mais, aussi, de lutter contre le réchauffement climatique tout en diminuant la part du budget des ménages consacrée à l'énergie, au chauffage et aux transports. Or, tout ceci ne peut passer que par un allègement de la consommation énergétique et une gestion sobre des ressources. Il est par ailleurs possible, aujourd'hui, de profiter des technologies faiblement consommatrices d'énergie tout en maintenant le même niveau de confort.

En 2007, la facture énergétique de la France s'élevait à 45 milliards ; hors énergie, la balance commerciale serait excédentaire de 5,6 milliards ; avec l'énergie, elle est déficitaire de 39,2 milliards. En revanche, lorsque la facture pétrolière augmente, les revenus fiscaux issus de la TIPP restent constants – à hauteur de 25 milliards environ. La somme de 45 milliards représente 2 000 euros par ménage et par an, 1,2 million d'emplois, le montant du déficit public, 15 fois ce que rapporte l'ISF à l'État et presque autant que ce que génère l'impôt sur le revenu. Le remplacement de toutes les ampoules électriques d'éclairage par des ampoules à basse consommation permettrait par exemple d'économiser la consommation équivalant au coût d'une centrale EPR ou à 25 centrales

thermiques ou 11 centrales nucléaires au plan européen. L'installation dans chaque ménage des appareils électroménagers les plus efficaces permettrait quant à elle d'économiser 40 % de l'électricité consommée.

Une rupture est donc nécessaire dont le Grenelle doit être le moteur, comme l'avait affirmé le Président de la République – de même qu'il avait promis de faire du climat une priorité de la présidence française de l'Union européenne. Ce projet aurait paru conforme à un tel souhait voilà dix ans mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Outre que les risques liés au changement climatique s'accélèrent, ils exacerberont les crises alimentaires et les solutions apportées seront vraisemblablement contraintes et non décidées démocratiquement. De plus, c'est aujourd'hui que les ménages sont pris à la gorge et c'est donc maintenant qu'il faut leur apporter des réponses. Les parlementaires se sont certes déjà mobilisés, notamment dans le cadre de la mission d'information sur l'effet de serre présidée par M. Jean-Yves Le Déaut et dont Mme Nathalie Kosciusko-Morizet était la rapporteure, mais il faut maintenant aller plus loin : le temps n'est plus au constat mais aux décisions. Or, le texte proposé, hélas, n'est pas à la hauteur des enjeux.

Le projet manque en effet de cohérence : le développement des énergies renouvelables implique la rationalisation des usages mais à travers la recherche de la sobriété énergétique ; il est par ailleurs possible de diviser au moins par quatre les émissions de GES dans le secteur du bâtiment - lequel peut d'ailleurs créer entre 100 000 et 300 000 emplois afin de répondre aux objectifs fixés par le Grenelle – mais une formation des professionnels s'impose ; la reconversion écologique du système économique français doit quant à elle s'accompagner de la mise en place des réglementations et des outils fiscaux nécessaires ; la dimension territoriale, de plus, doit être au cœur de la nouvelle gouvernance. Des éclaircissements, enfin, doivent être apportés quant aux financements et, notamment, aux dotations budgétaires de l'État ainsi qu'à leur inscription dans le projet de loi de finances triennale.

Par ailleurs, le calendrier prévisionnel annoncé n'a pas été respecté : la mise en place d'un groupe de travail sur la contribution climat énergie (CCE) devant rendre ses conclusions au printemps de 2008 n'a toujours pas été créé ; de même que le schéma national des nouvelles infrastructures de transport pourtant prévu pour la même période.

L'examen de ce projet comporte deux défis : obtenir le retour à l'équilibre du texte tel qu'issu des préconisations du Grenelle de l'environnement ; faire du pouvoir d'achat une priorité en sachant que ce texte n'est pas une dépense mais un investissement.

Lors de son discours du 25 octobre 2007, le Président de la République avait énoncé deux principes fondamentaux : l'intégration du coût environnemental dans le choix de tous les grands projets et les décisions publiques ; le renversement de la charge de la preuve – les défenseurs d'un projet non écologique devant prouver qu'il n'est pas possible de procéder autrement. Cette

double annonce ne figurant pas dans le texte, le RAC propose de créer un Préambule en faisant état. Il propose également, dans l'article 2, de faire un rappel à l'engagement juridique de la loi de programme fixant les grandes orientations de politique énergétique (POPE) de juillet 2005 prévoyant de réduire de 3 % les émissions de GES chaque année. Il est notable, par ailleurs, que la France a été le premier pays à écrire dans le marbre « le facteur quatre » - division par quatre des émissions de GES à l'horizon de 2050. Cet article constitue en fait un net recul par rapport à l'esprit du Grenelle. Le projet de directive européenne sur les énergies renouvelables prévoit une part des énergies renouvelables de 20 % au total sur le territoire communautaire ; une répartition étant proposée pour chaque État membre en fonction de ses caractéristiques, la Commission européenne a prévu que la France devra porter la part des énergies renouvelables à 23 % de sa consommation d'énergie finale. Or, le projet avance une part de 20 % seulement. Ce chiffre remet de plus en cause les dispositifs d'accroissement de l'efficacité énergétique qui, mécaniquement, permettent d'atteindre les 23 %. Cette modification est donc cruciale.

Concernant l'attribution aux enchères des droits à polluer, le RAC note que l'engagement du Grenelle « jusqu'à 100 % si le secteur le permet » a disparu. En outre, l'affectation de ces sommes - 40 milliards par an pour les 27 pays de l'Union européenne – n'est pas prévue. Or, il convient qu'elles soient affectées pour moitié au financement de la transition vers une économie sobre en carbone et pour moitié au soutien des pays en voie de développement, pour la réduction des émissions de GES, la lutte contre la déforestation et l'adaptation aux impacts du réchauffement.

La CCE constitue l'une des mesures structurantes de ce texte. Objet de très nombreuses discussions, elle avait été finalement actée avant d'être remisée dans le projet au rang d'étude.

Le chapitre premier, quant à lui, vise à organiser une rupture pour réduire la consommation d'énergie des bâtiments.

La rédaction de l'article 3 demeure floue et n'engage pas le Gouvernement. Afin de rendre à cet article toute sa force, la RAC propose de prévoir un « plan de rénovation thermique » ainsi que « la mise en œuvre d'un programme de rénovation accélérée du parc de bâtiments existants » avec des objectifs chiffrés quant aux logements rénovés et un seuil de performance à atteindre.

L'article 4, consacré aux bâtiments neufs, est en retrait par rapport aux engagements du Grenelle. Son premier paragraphe est trop imprécis et laisse toute latitude à des solutions technologiques non durables. Outre que les seuils fixés doivent prendre en compte l'ensemble de la chaîne, il faut également spécifier le poste de consommation d'énergie auquel ils renvoient. Le RAC propose donc la rédaction suivante : les constructions neuves « présentent une consommation moyenne annuelle en énergie primaire inférieure à un seuil de 50 kilowattheures

par mètre carré et par an de surface chauffée pour le chauffage/rafraîchissement et l'eau chaude sanitaire. Ce seuil sera modulé en fonction de la localisation, de l'usage des bâtiments ainsi que de l'impact environnemental et l'efficacité du système de production, de transport et de distribution de l'énergie consommée. » Contrairement aux engagements d'octobre 2007, la référence aux bio-matériaux a de surcroît disparu alors qu'il en était question dans les dernières versions du projet. Enfin, l'« avantage supplémentaire » lié à l'acquisition d'un logement dont la consommation énergétique moyenne est plus performante que les normes applicables étant trop imprécises, il serait préférable de parler de « prime à l'acquisition ». D'une manière générale, les incitations fiscales sont intéressantes mais nettement insuffisantes car non accompagnées de mesures contraignantes.

L'article 5 prévoit la réduction des consommations énergétiques du parc de bâtiments existants d'au moins 38 % d'ici 2020. Or, le raisonnement en pourcentage est inadapté et risqué car il peut conduire à des opérations d'isolation partielle ; il faut donc fixer des objectifs de rénovation par bâtiment et non globalement. Ainsi, il semble plus efficace de revenir à la formulation initiale qui prévoyait le doublement du nombre de logements et bâtiments anciens à rénover chaque année. A partir de 2012, l'objectif sera de 400 000 rénovations thermiques par an, à hauteur de 80 kWh par m² et par an. Le paragraphe qui planifie la rénovation des bâtiments publics les plus « énergivores » doit préciser, en outre, que ce sont les bâtiments de classe F et G qui sont visés. Par ailleurs, la rénovation initialement prévue en cinq ans est désormais étalée sur dix ans, ce qui entraînera inéluctablement un retard des objectifs français et européens de réduction des émissions de GES. A cela s'ajoute la suppression des dotations budgétaires pour la rénovation du parc de bâtiments de l'État par rapport à l'avant-projet qui prévoyait, lui, 28,9 milliards. La rénovation des logements sociaux doit être prioritaire compte tenu de la fragilité financière des ménages mais, là encore, les ambitions ont été revues à la baisse puisque le seuil préconisé par le texte vise 150 kWh par m² et par an quand il faudrait atteindre 80 kWh. Cette norme, enfin, doit être introduite dans les programmes de rénovation urbaine.

Le grand absent de l'article 6 est le financement du volet formation dans le secteur du bâtiment. Entre la formation initiale, relevant du budget de l'Éducation nationale et de celui de l'enseignement supérieur, et la formation continue, qui relève des entreprises pour les personnes en activité et se trouve sous la responsabilité des régions pour les personnes sans emploi - notamment les jeunes - une clarification s'impose.

Le chapitre II concerne l'urbanisme.

Il est en l'occurrence impératif de donner la priorité à la notion d'autonomie énergétique des territoires. A l'article 7, l'obligation pour chaque niveau d'organisation territoriale d'élaborer des plans climats énergie territoriaux (PCET) doit être établie. Il est par ailleurs nécessaire d'inciter les territoires de projet - parcs naturels régionaux (PNR) et pays – à s'engager dans ces PCET. *Quid*, en la matière, des engagements financiers ? Ces dispositifs risquent d'être

fragilisés faute de pouvoir assurer la formation des acteurs territoriaux aux démarches du PCET. Par ailleurs, un certain nombre de dispositions affaiblissent les dispositifs prévus dans les documents d'urbanisme en matière de lutte contre le changement climatique – il est en particulier essentiel de réintroduire un paragraphe annonçant l'introduction obligatoire dans ces documents d'objectifs de lutte contre le changement climatique, d'adaptation à ces changements et de maîtrise de l'énergie. Par ailleurs, des outils essentiels de lutte contre l'étalement urbain disparaissent alors qu'il conviendrait de faire référence à des zones de densification environnementale (ZDE) avec augmentation des coefficients d'occupation des sols (COS) en cas de proximité des transports en commun ou de la présence de quartiers à performance énergie/climat élevée. *Quid*, également de la mention de la généralisation et du renforcement du caractère opposable des schémas de cohérence territoriale (SCOT) dans les zones sensibles ainsi que de l'introduction de critères de performance énergétique et d'émission de GES dans ces SCOT ? Il conviendra, en outre, de réorienter la fiscalité locale et les incitations financières dans le domaine du logement et de l'urbanisme vers un urbanisme plus durable qui garantira une gestion plus économe des ressources de l'espace. Enfin, la mention d'un plan volontariste d'éco-quartiers ne figure plus explicitement dans le texte.

Le chapitre III concerne les transports.

Si l'objectif de réduction de 20 % des émissions de GES en 2020 est rappelé, le RAC déplore le très net affaiblissement de l'engagement pris sur l'augmentation de la capacité routière en France. Le texte est passé de : « Le paradigme actuel fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières doit être abandonné. La capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter sauf pour éliminer les points de congestion et des problèmes de sécurité ou d'intérêt local », à : « L'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local ». Depuis octobre 2007, plusieurs arbitrages favorables aux infrastructures routières ont en outre corroboré ce revirement de stratégie – autoroute A 65 entre Pau et Langon, contournement de Strasbourg etc. Il faut revoir ces projets et les projections de trafic à l'aune d'un nouveau contexte énergétique car ils risquent de devenir des gouffres financiers si la demande n'est pas au rendez-vous. La politique durable des transports doit optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées.

Plusieurs engagements du Président de la République et du Grenelle de l'environnement ne figurent pas non plus dans le texte en matière de transport de marchandises. Ainsi a disparu de l'article 10 l'objectif de ramener l'ensemble du fret non routier de 14 % aujourd'hui à 25 % en 15 ans. L'augmentation de la part du fret ferroviaire de 25 % d'ici 2012 s'est quant à elle transformée en « part du fret non routier », ce qui diminue mécaniquement l'objectif sur le fret ferroviaire compte tenu du développement prévisible du fret fluvial et maritime. Il est par ailleurs fondamental de réaffirmer comme priorité la nécessaire mise à niveau

préalable du réseau ferroviaire classique existant. A disparu également l'objectif de transférer deux millions de camions de la route vers le rail en 2020 – soit 50 % du trafic et, à terme, son intégralité. Il est par ailleurs important d'inclure dans cet article l'objectif de retirer des routes un million de camions d'ici 2020 grâce à un plan d'investissement massif dans les liaisons fluviales. Le texte repousse par ailleurs la mise en place de la taxe kilométrique sur les poids lourds de 2010 à 2011. Il conviendra également de remplacer « pourra » par « sera mise en place ». Pire encore : le projet ne comporte aucune précision sur les critères de calcul et l'affectation de cette taxe qui devrait aller à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) afin de développer les alternatives à la route.

Le RAC regrette, à l'article 11, la disparition de l'étude d'une taxation du kérosène sur les lignes intérieures et il est opposé à l'inclusion du secteur aérien dans le marché de quotas actuellement réservé aux secteurs industriels et énergétiques.

Dans l'article 12, la politique durable des transports urbains et périurbains doit inscrire l'amélioration de la gouvernance actuelle des transports et, notamment, l'évolution des compétences des autorités organisatrices concernant les « péages urbains » et la « gestion du stationnement ». Le code de la rue a été par ailleurs transformé en « charte des usagers de la rue » et l'actualisation de l'éco-pastille a disparu. Il conviendrait également de rajouter la défense de l'objectif communautaire de 120 g contre 130 g de CO2 par kilomètre pour les véhicules neufs d'ici 2012. L'industrie automobile française, qui emplois 300 000 personnes aurait intérêt à cesser de « jouer la montre » en proposant des véhicules moins « énergivores » au lieu de chercher à imposer des véhicules toujours plus gros. Les collectivités territorialités ont souhaité développer les transports collectifs en sites propres (TCSP) afin de les porter, en 15 ans, de 329 à 1 800 kilomètres et contribuer ainsi, avec l'État, au désenclavement des quartiers sensibles. Or, les aides de l'État pour le financement des 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de TCSP sont considérablement réduites puisqu'elles passent de 4 à 2,5 milliards. Enfin, un paragraphe doit être introduit sur les financements nouveaux et, notamment le versement transport.

L'article 14 fixe les principes de la politique des transports inscrits dans la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) mais il faut y inclure l'intérêt général pour le développement du fret ferré, maritime et fluvial.

L'article 15 concerne le comité interministériel pour l'aménagement du territoire (CIADT) mais il est en recul par rapport à l'engagement 14 du Grenelle. Il avait en effet été décidé de « réaliser d'ici mars 2008 en concertation avec les parties prenantes le schéma national des nouvelles infrastructures de transport » ; ce point est devenu dans le projet : « A titre expérimental, un groupe de suivi des projets d'infrastructures majeurs est mis en place jusqu'en 2013. » Non seulement l'objectif de révision du schéma national avant mars 2008 n'a pas été respecté mais, en plus, la réalisation de cette révision écarte les parties prenantes du

Grenelle. La loi ne permet pas d'avoir une bonne lecture du processus définissant le schéma national des infrastructures, contrairement aux engagements du Grenelle qui prévoyait une révision du CIADT de décembre 2003 avec les parties prenantes. Le texte doit également préciser un calendrier pour la réalisation d'un nouveau schéma et préciser les modalités avec lesquelles tous les projets d'infrastructures soumis à enquête publique seront examinés par les cinq collèges du Grenelle. Enfin, la mise à niveau préalable et nécessaire du réseau ferroviaire classique existant et le développement du transport ferroviaire régional – modernisation et amélioration de l'intermodalité – ne figurent pas non plus dans le projet.

Le chapitre IV, consacré à l'énergie, devrait être cohérent avec l'engagement de la France au niveau européen, ce qui suppose que l'on porte à 23 % la part d'énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie d'ici à 2020. Le texte propose un objectif de seulement 20 %.

À l'article 16, pourquoi l'interdiction des lampes à incandescence n'est-elle plus programmée dans le temps ? On constate également un net affaiblissement en ce qui concerne le bilan des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre pour les personnes morales employant plus de 250 salariés d'ici à 2013. Nous sommes passés d'une « obligation » à « l'étude d'une possibilité par l'État ».

Il faut introduire dans le I de l'article 17 un engagement consensuel du Grenelle sur le nucléaire : « La part du nucléaire sera adaptée à la baisse de la demande en électricité et la montée en puissance des énergies renouvelables. » D'autre part, le RAC demande que toute exportation de technologie nucléaire civile ou tout projet de coopération nucléaire civile fasse l'objet d'un vote au Parlement.

Dans le II du même article, une phrase sur les énergies renouvelables devrait être supprimée : « Le développement des énergies renouvelables ne peut se faire au détriment des autres objectifs du développement durable, et en particulier des autres objectifs environnementaux. » Non seulement il faut maintenir le système du tarif d'achat, mais il faut l'étendre à toutes les énergies renouvelables électriques et le renforcer en créant un fonds chaleur renouvelable.

L'article 18 oublie le problème que pose le développement des agrocarburants au regard du « défi alimentaire » mentionné par Nicolas Sarkozy. Pourtant, les pays les plus en difficulté ont dit et redit au congrès de la FAO – Food and Agriculture organization – à Rome le 5 juin 2008 que la remise en question des politiques de développement des agrocarburants devait être immédiate. L'obligation d'expertise exhaustive et contradictoire du bilan écologique et énergétique des agrocarburants est un minimum dans cette perspective. Il convient donc de la réintroduire dans cet article.

L'article 19 prévoit le financement par des fonds publics de la recherche sur le captage de CO_2. Pour le RAC, ce n'est pas une priorité : nous sommes là très en dehors du compromis du Grenelle.

Le processus du Grenelle a suscité tour à tour enthousiasme et scepticisme. Nous assistons aujourd'hui à la concrétisation des conclusions de cette mise à plat des urgences écologiques et de la co-construction d'un projet d'avenir écologique et durable. Cependant, le projet de loi de programme a le goût du Grenelle, la couleur du Grenelle, mais n'est pas la fidèle traduction du Grenelle.

Au-delà de la question de sa fidélité aux 273 mesures, le texte que le Parlement a désormais entre les mains annonce-t-il une réorientation majeure de l'économie et des politiques publiques vers la lutte contre les changements climatiques, la protection de la biodiversité et la santé des personnes ? Oui, assez.

Propose-t-il une mise en œuvre cohérente avec les objectifs affichés ? La réponse est non.

Constitue-t-il la rupture annoncée ? Là encore, la réponse est non.

Ce texte est désormais un matériau que le Parlement va examiner, enrichir et auquel il va donner force de loi. Il doit donc préférer les véritables mesures contraignantes aux simples incitations, toujours aléatoires, et prévoir des échéanciers plus ambitieux, plus resserrés, et des budgets en adéquation avec les projets. Bref, il s'agit tout simplement de se donner avec courage les moyens d'ambitions communes.

M. Serge Poignant, vice-président, a remercié Mme Sandrine Mathy pour cette analyse, même si l'on n'est pas forcé de la partager entièrement. La loi de programme sera en effet suivie d'autres lois et de textes réglementaires, et la loi de finances en intégrera certains aspects.

M. Christian Jacob, rapporteur, a félicité le RAC pour son travail. Assurer la coordination d'autant d'associations et de fondations ne doit pas être facile. Si l'on ne partage tous les points de vue, il existe aussi des points d'accord.

Il conviendrait tout d'abord d'éclaircir la question de l'inversion de la charge de la preuve, à laquelle le RAC semble très attaché.

Le RAC invoque une incohérence entre l'objectif de baisse de la consommation d'énergie et celui du développement des énergies renouvelables. Pourquoi ?

Pour ce qui est de la vente aux enchères des droits à polluer, il est en effet préférable de s'orienter vers un système de rachat, fondé sur une économie de marché, plutôt que vers un système de taxations permanentes. Pour autant, cela signifie-t-il que le RAC est favorable à l'élargissement du dispositif aux projets

domestiques ? Quelle est sa position sur la perspective de création d'une banque d'achat et de revente ?

Le RAC se réfère à la norme de 50 kilowattheures par mètre carré et par an ; il propose d'aller plus loin que le projet de loi. Ne vaudrait-il pas mieux articuler les contraintes – telle la diminution des émissions de gaz à effet de serre – par un « ou » plutôt que par un « et » ?

Il faut se fixer pour principe, dans la discussion de ce texte, de garder les yeux rivés sur l'objectif des « trois fois vingt » – du reste, porter la part d'énergies renouvelables à vingt-trois ne devrait pas poser de problème majeur –, mais aussi de veiller à ne pas s'enfermer dans une filière plutôt qu'une autre. Le choix de telle ou telle filière ne relève pas de la responsabilité du Parlement : il faut laisser toute leur place à la recherche et à l'innovation. Il est arrivé que l'on se trompe en arrêtant son choix trop rapidement.

Enfin, si l'une des réussites du Grenelle a été d'associer largement les ONG, comment s'assurer de la représentativité réelle de celles-ci et de leur transparence financière ? Le réseau action climat demande-t-il à chacune de ses associations de donner avec précision l'origine de tous ses financements et le mode de rémunération de ses représentants, comme c'est le cas pour les partis politiques ou les organisations syndicales ? Les adhérents sont-ils des personnes ou des groupes industriels ?

Ces questions sont volontairement provocatrices mais, comme le sujet sera immanquablement évoqué, autant l'aborder tout de suite.

M. Serge Poignant, vice-président, a demandé pourquoi le RAC contestait le financement de la recherche sur la captation et le stockage du dioxyde de carbone.

Mme Sandrine Mathy a précisé que le RAC est défavorable à ce que le financement se fasse sur fonds publics car cette technologie ne constitue pas une priorité. Il faut avant tout réduire la consommation d'énergie et développer les énergies renouvelables. En outre, la captation et le stockage ne sont pas encore viables commercialement et entraînent un surplus de consommation d'environ 20 %. Le secteur privé a du reste lancé des projets et va s'emparer du secteur.

M. Christian Jacob, rapporteur, a remarqué qu'il ne s'agissait donc pas d'une opposition de principe mais d'une question de priorité.

Mme Sandrine Mathy a indiqué que des interrogations demeuraient quant à l'impact de la technologie en question : qu'adviendrait-il par exemple en cas de fuite importante et d'émission massive du gaz séquestré ? Dans un pays comme l'Inde, dont le développement repose largement sur le charbon, les sites potentiels de stockage ne sont pas ceux où l'on produit l'énergie. Il faudrait donc transporter le gaz moyennant des surcoûts importants.

Concernant l'inversion de la charge de la preuve, on se reportera au discours du Président de la République : « Deuxième principe : nous allons renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. C'est une révolution dans la méthode de gouvernance de notre pays totale et nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports. Le Grenelle propose une rupture, eh bien, je propose de la faire mienne. La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transports. » Pour le RAC, le projet de loi n'est pas conforme à ces affirmations.

Pour ce qui est de l'articulation entre le développement des énergies renouvelables et l'efficacité énergétique, il faut considérer que le premier des deux objectifs constituera une part de la consommation d'énergie finale. Plus cette consommation sera élevée, plus la capacité en production d'énergie renouvelable devra être élevée pour atteindre 23 %. Si l'on met en œuvre des mesures d'efficacité énergétique, la consommation finale sera moindre et il sera plus facile d'atteindre l'objectif. C'est une simple règle de trois.

M. Christian Jacob, rapporteur, ayant fait valoir que le texte ne comporte pas d'incohérence sur ce point, **Mme Sandrine Mathy** a relevé que l'objectif n'est que de 20 % alors que celui de l'Union européenne sera de 23 %.

Mme Marie-Anne Robert-Kerbrat a ajouté que cela revenait à entériner une augmentation énergétique annuelle d'environ 20 mégateps – millions de tonnes équivalent pétrole. Si la France reprend la proposition de la Commission européenne, et l'on imagine mal qu'elle ne le fasse pas, l'équation sera neutre entre l'effort d'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables.

Mme Sandrine Mathy a souligné que beaucoup d'engagements en matière d'efficacité énergétique ne se retrouvent pas dans le texte : ainsi l'interdiction des lampes à incandescence, le renforcement de l'efficacité des appareils électriques, etc.

S'agissant de la mise aux enchères des quotas d'émission, il existe deux positions antagonistes. De nombreuses études économiques démontrent que cette mise aux enchères n'a pas d'incidence primordiale sur la compétitivité des entreprises. La menace de délocalisation brandie par les industriels n'est pas crédible. D'autre part, les industriels du secteur de la production électrique ont répercuté dans leurs prix le coût virtuel des quotas gratuits dont ils ont bénéficié. On a ainsi créé une rente.

Le RAC est favorable à une mise aux enchères de 100 % des quotas et à une affectation du produit – qui peut s'élever à 40 milliards de dollars par an – pour moitié aux entreprises sous forme d'incitations à la mise en œuvre de

mesures d'efficacité énergétique, et pour moitié en aide à la réduction d'émissions dans les pays émergents et les pays en développement.

M. Serge Poignant, vice-président, a rappelé que les nouveaux entrants sur le marché de l'électricité ont besoin des quotas gratuits et que ceux-ci sont d'ailleurs prévus dans le deuxième plan national d'affectation des quotas. Si l'on soumettait 100 % des quotas aux enchères, il est probable que les industriels ne réaliseraient pas tous les investissements souhaitables.

Mme Sandrine Mathy a ensuite évoqué la norme de 50 kilowattheures par mètre carré et par an. Dans le texte, ce seuil est lié aux émissions de gaz à effet de serre induites. L'approche du RAC ne se limite pas à cet aspect : certains ménages ont la moitié de leur revenu qui part dans le logement, le chauffage et les transports. La priorité est donc de limiter la consommation énergétique quoi qu'il en soit. Or on continue d'équiper de chauffage électrique les trois quarts des constructions neuves, ce qui se révèle ensuite très coûteux. Il ne faut considérer le problème sous le seul angle du changement climatique.

M. Christian Jacob, rapporteur, a affirmé qu'il partageait ce point de vue et que sa proposition d'articuler les contraintes par un « ou » allait dans ce sens. La ligne directrice du rapport sur le projet de loi sera de ne pas privilégier une filière par rapport à une autre : seuls les résultats comptent.

M. Serge Poignant, vice-président, a insisté sur la nécessité d'assurer la formation de professionnels. Dans le domaine de l'habitat, il faut raisonner globalement et prendre un « bouquet » de mesures, sans quoi la mise de fonds publics ne sera pas efficace.

Mme Marie-Anne Robert-Kerbrat a approuvé l'expression de « bouquet ». Il importe de mettre toutes les politiques à disposition.

En matière de formation, il était prévu au départ de consacrer des budgets importants à la formation professionnelle continue. Cela a disparu du projet. Or les métiers de la rénovation du bâtiment ne peuvent reposer sur la seule formation initiale. Le taux de renouvellement des ouvriers, artisans et architectes est d'environ 8 %. Si l'on ne fait que de la formation initiale, non seulement il sera difficile de lutter contre cette force d'inertie pour modifier les pratiques, mais on se retrouvera aussi dans une situation où les jeunes détiendront un nouveau savoir-faire et où les anciens, qui pourtant adorent leur métier et s'y investissent pleinement, se sentiront en décalage. Cela s'est constaté dans bien d'autres métiers. En privilégiant la formation continue, on peut espérer constituer une force de frappe professionnelle homogène, solidaire et de qualité. Le RAC entend mobiliser aussi les régions sur ce sujet.

Mme Sandrine Mathy a ensuite abordé la question de la représentativité et de la transparence du financement des ONG, qui a fait l'objet d'un rapport récent. Le réseau action climat met en ligne tous les documents permettant de

juger de ces aspects. En outre, un comité opérationnel s'occupe des questions de représentativité dans le cadre du Grenelle.

M. Christian Jacob, rapporteur, a précisé que la loi de programme serait l'occasion de favoriser le dialogue avec les ONG. Dès lors que l'on entre dans cette logique, il faut aborder le sujet de leur représentativité et de leur financement. Ces deux aspects sont strictement encadrés pour la classe politique et les syndicats. Comment s'assurer que les ONG et les fondations ont la même transparence ? Le RAC, que la commission a tenu à entendre en priorité car il rassemble un grand nombre de ces entités, est-il prêt à aller vers une obligation de transparence totale en matière de financement ? Il est important, lorsque l'on auditionne une ONG, de savoir comment et par qui elle est financée et si elle représente tel ou tel groupe industriel ou de simples adhérents et cotisants.

Mme Marie-Anne Robert-Kerbrat a rappelé que la plupart des associations sont reconnues d'utilité publique, ce qui signifie que les cotisations et dons sont déjà encadrés et transparents. Présenter un bilan de fin d'année ou la liste des adhérents – il en faut au moins 250 pour être reconnu d'utilité publique – ne pose pas de problème. D'ailleurs, il existe des organismes qui réalisent des annuaires de toutes les ONG du monde en spécifiant le nombre d'adhérents, le budget, les ressources, l'affectation des dépenses. Sans doute la difficulté tient-elle plus à la communication : ces données restent dans le cercle assez fermé des ONG environnementales et des fondations de protection de l'environnement.

Cela étant, il faut évidemment faire le tri entre certaines associations qui sont les porte-parole déguisés de groupes industriels et celles qui relèvent du code de l'environnement, s'adressent au grand public et sont censées représenter l'opinion publique.

Pour ce qui est de l'objectif de réduire les consommations d'énergie du parc des bâtiments existants d'au moins 38 % d'ici à 2020, il faut rappeler l'expérience du premier programme de maîtrise des pollutions d'origine agricole – PMPOA –, qui avait fixé le principe d'une réduction globale des pollutions pour améliorer la qualité des eaux. Cela s'est révélé une catastrophe. On a engagé des sommes considérables en les saupoudrant : dans un même bassin versant, certaines exploitations ont été aidées mais pas d'autres, si bien que l'on n'a nullement reconquis la qualité des eaux. On a ainsi gâché beaucoup d'argent. C'est pourquoi le deuxième PMPOA a ciblé des bassins versants et a obtenu des résultats.

L'objectif général de 38 % est une bonne chose mais cela n'empêche pas de dire comment on s'y prend pour y arriver : par exemple la rénovation de *x* milliers de logements par an, etc. Ces deux aspects ne se contredisent pas. Au contraire, l'un est le gage de l'autre.

Revenant sur l'exemple du PMPOA, **M. Christian Jacob, rapporteur,** a remarqué que l'on a corrigé le tir au fur et à mesure pour en arriver aujourd'hui à une vraie efficacité. L'important est de ne pas choisir *a priori* telle ou telle filière.

Dans le cas de l'Inde ou de la Chine, le stock de charbon existe et sera vraisemblablement consommé. S'il existe des méthodes qui permettent de réduire de façon significative les pollutions et émissions que cela entraînera, autant les utiliser !

M. Serge Poignant, vice-président, a remercié les intervenantes pour cet échange intéressant.

II.— TABLES RONDES

A.— TABLE RONDE DU MARDI 8 JUILLET 2008 SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES

Dans le cadre de l'examen du **projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement**, la commission a organisé une **table ronde sur les énergies renouvelables**.

Le président Patrick Ollier a accueilli M. Jean-Philippe Roudil, délégué général du Syndicat des énergies renouvelables – accompagné de M. Damien Mathon, délégué général adjoint et de Mme Marion Lettry, déléguée générale adjointe –, M. Xavier Beulin, président de SOFIPROTEOL et vice-président de la FNSEA, et Mme Claire Tutenuit, déléguée générale d'Entreprises pour l'environnement, regrettant l'absence de dernière minute de M. Alain Liebard, président d'Obsev'ER et co-président, avec M. Jean-Claude Lenoir, du comité opérationnel – ComOp – « Énergies renouvelables » du Grenelle de l'environnement.

La table ronde a pour objet de préparer la discussion du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, qui sera soumis à l'examen de l'Assemblée nationale à compter du 7 octobre prochain.

M. Christian Jacob, rapporteur, a souligné l'importance, pour la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, de bénéficier – dans le cadre de l'examen du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement – de contributions diverses relatives aux énergies renouvelables, cela dans le contexte de l'objectif « 3x20 » et, plus particulièrement, de la décision de principe du Conseil européen de mars 2007 portant à 20 % la part d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie de l'Union européenne à l'horizon 2020.

M. Jean-Philippe Roudil, **délégué général du Syndicat des énergies renouvelables**, a précisé, pour replacer le projet de loi de programme dans son contexte, qu'à l'impératif bien connu de lutte contre le réchauffement climatique pris en compte dans le Grenelle de l'environnement, d'autres se sont progressivement ajoutés, tels ceux de la sécurité d'approvisionnement et de la croissance économique. Ce sont tous ces impératifs qui conduisent le Syndicat des énergies renouvelables (SER) à défendre la filière très vaste des énergies renouvelables – éolien, photovoltaïque, biomasse, etc. – dans laquelle M. Claude Turmes, rapporteur au Parlement européen pour la directive « Énergies renouvelables », identifie plus de vingt activités différentes.

Les lois d'application qui suivront le projet de loi de programme dit « Grenelle 1 » seront aussi importantes que ce dernier, car s'il faut se fixer des objectifs, encore faut-il des moyens pour les atteindre.

À cet effet, les professionnels du secteur comptent d'abord, s'agissant de l'objectif de 20 % d'énergies renouvelables au total en 2020, sur une politique de R&D ambitieuse. Pour développer une filière industrielle, encore faut-il en effet qu'existent en amont un savoir et une technologie. Or, comme l'ont relevé MM. Serge Poignant et Philippe Tourtelier dans leur rapport d'information sur la mise en application de la loi du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique – loi POPE –, les investissements dans le domaine des énergies renouvelables représentent moins de 10 % de ceux effectués en matière d'énergies fossiles et nucléaire.

Le projet de loi de programme doit également encourager une simplification administrative des procédures. Ainsi, pour installer des systèmes solaires photovoltaïques et pour bénéficier de l'obligation d'achat, le délai d'attente peut dépasser neuf mois. Le nombre des intervenants – direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, DRIRE, Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, ADEME, Électricité Réseau Distribution France, ERDF, ou encore EDF – explique en effet un tel délai qui obère le développement de cette filière très prometteuse.

De même, l'adoption de la loi doit être l'occasion de mettre en place un fonds chaleur d'origine renouvelable afin de mobiliser les ressources forestières, revendication ancienne qui n'est évoquée dans le projet de loi de programme que de façon sibylline à propos d'un simple soutien à la production de chaleur issue de la biomasse.

M. Xavier Beulin, président de SOFIPROTEOL et vice-président de la FNSEA, intervenant au sujet des filières agrocarburant – lequel est plutôt issu de l'agriculture – et biocarburant – qui provient de la biomasse et donc pas uniquement des produits agricoles –, a rappelé que si la directive communautaire du 27 septembre 2001 a fixé comme objectif l'incorporation de 5,75 % de biocarburants dans les carburants en 2010, ce pourcentage a été porté à 7 % pour la France par les gouvernements Raffarin et Villepin. En raison des différences qui existent entre le pouvoir calorifique inférieur – PCI – de l'essence et du gazole et celui des biocarburants, le taux d'incorporation du biodiesel et celui de l'éthanol devrait même se situer alors en volume entre 7,5 % et 8 %.

Comme dans de nombreux autres pays européens, la France connaît une diésélisation du parc roulant. C'est ainsi que sur les premiers mois de 2008, les ventes de véhicules diesel y ont atteint plus de 80 % du total, le parc étant aujourd'hui diésélisé à 70 %, hors poids lourds et véhicules à usage industriel ou collectif. Un tel pourcentage explique la consommation de 32 ou 33 millions de tonnes de gazole contre 10 ou 11 d'essence, ce qui n'est pas sans impact sur les deux filières – celle de l'éthanol, qui est mélangé à l'essence, et celle du biodiesel ou diester, qui est incorporé au gazole.

Le pourcentage de 7 % à l'horizon 2010 ne sera cependant certainement pas tenu car certains opérateurs n'ont pas effectué les investissements ambitieux annoncés à l'époque. Il sera plutôt de 6 % ou de 6,5 % pour les deux filières.

Les produits de base servant à la production des biocarburants sont, pour l'éthanol, la betterave à sucre et les céréales, et, pour le biodiesel, essentiellement les oléagineux d'origine française ou communautaire, c'est-à-dire le colza, à 65 % et le tournesol oléique. Pour le reste, il s'agit d'huiles importées à base notamment de soja, l'huile de palme ayant pour sa part la caractéristique technique de se figer à une certaine température. Enfin, quelques projets tendent à la transestérification des graisses animales rendues impropres à la nutrition animale depuis la crise de l'ESB.

S'agissant des surfaces cultivées consacrées aux biocarburants, il faut d'abord savoir que lorsque l'on transforme une céréale, une betterave, un colza ou un tournesol, une fraction est dédiée au biocarburant, l'autre à la nutrition animale. C'est ainsi que le colza est transformé à 40 % en huile et à 60 % en tourteau riche en protéines, ce qui permet progressivement à la France de s'affranchir, pour la nutrition animale, des importations de sojas essentiellement sud et nord américains – qui sont d'ailleurs à 80 ou 90 % des sojas génétiquement modifiés.

Si, en 2006-2007, les surfaces nettes européennes cultivées étaient vouées, pour 1,1 %, au biocarburants, ce pourcentage pourrait atteindre 3 à 4 % en 2010-2012 selon le rythme d'investissement des autres pays de l'Union européenne en la matière. Au Brésil, 1 % à 1,5 % des surfaces plantées en canne à sucre sont consacrés aux biocarburants contre 4 % des surfaces cultivées en maïs aux États-Unis – pourcentage qui pourra atteindre 7 ou 8 % dans les prochaines années.

En France et en Europe, le taux de 10 % de mise en jachère obligatoire est ramené à zéro à partir de la récolte 2008, après que l'on a déjà remis en culture des terres mises en jachère depuis la première réforme de la PAC en 1991-1992, soit un potentiel de surfaces supérieur à ce qui est consacré aux biocarburants.

Aussi, avec de tels pourcentages de surfaces qui leur sont consacrées s en Europe, au Brésil et aux États-Unis, les biocarburants ne peuvent être la cause de l'envolée des cours des matières premières. S'ils ont eu un impact, on ne peut oublier les sécheresses à répétition des trois dernières années, la fermeture par certains pays de leurs frontières aux exportations lors de la dernière campagne, ou encore l'intervention des marchés financiers. À la bourse de Chicago, où une récolte s'échange à peu près dix fois sur le marché à terme en année normale, la campagne 2007-2008 a vu les volumes échangés multipliés par trois, ce qui signifie que de nouveaux investisseurs, probablement financiers, ont cru que, comme pour les métaux ou le pétrole, les matières premières agricoles permettraient de faire de la spéculation à court terme – ce qui a eu également un effet inflationniste sur les prix.

Aujourd'hui, selon les bilans ADEME, la consommation en tonne équivalent pétrole (tep) en biocarburant, exige la production de 3,5 fois cette tonne sous forme énergétique. Il conviendrait de passer à un rapport de 1 à 5 de gain énergétique par l'amélioration des techniques au niveau de la production agricole, qu'il s'agisse de la réduction de certains intrants, notamment les intrants azotés, ou encore de l'installation de systèmes de cogénération dans les usines qui transforment les matières premières. Au Brésil, le rapport est de 1 à 7 parce que l'on fait tourner les usines d'éthanol avec la bagasse, le résidu fibreux de l'extraction du jus de la canne à sucre.

Toujours selon les bilans ADEME, l'utilisation d'un biocarburant permet de réduire de 2,5 fois les émissions de CO_2 par rapport à l'équivalent fossile, ce qui laisse augurer des marges de progrès.

Enfin, le dispositif préparé à Bruxelles tendant à la révision de la directive de 2003 relative aux biocarburants a pour objet d'introduire des normes très précises à la fois de réduction des gaz à effet de serre et de production énergétique de façon que ces carburants puissent être en quelque sorte labellisés « durables ».

Quant à l'objectif d'utilisation de 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie, et, plus particulièrement, l'objectif fixé en mars 2007 d'utiliser 10 % de biocarburants dans les transports à l'horizon 2020, le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire estime aujourd'hui que cet objectif concernait l'utilisation de toutes les énergies renouvelables, comme l'hydrogène et l'électricité, et pas seulement les biocarburants. Pour autant, sera-t-on capable de produire d'ici 2020 non seulement l'hydrogène, mais la pile à hydrogène à grande échelle et à bon marché ?

Aussi SOFIPROTEOL, établissement financier de la filière française des huiles et protéines végétales, s'oriente-t-il vers les carburants de seconde génération afin d'atteindre l'objectif d'incorporer 5,75 % de biocarburants dans les carburants en 2010 et 10 % en 2020. À cet effet, deux projets feront l'objet d'une labellisation en France, soutenus par les organismes de recherche et par l'État.

Le premier, qui est soutenu par le pôle de compétitivité Champagne-Ardenne – Picardie, tend à produire de l'éthanol à partir de la biomasse. Le second, qui sera soutenu probablement par deux régions, Centre et Picardie, ainsi que par de nombreux partenaires dont Air Liquide, l'IFP, EADS et d'autres grands noms de la R&D dans ces nouveaux produits, a pour vocation de produire du gazole ou du kérosène de synthèse.

L'idée est que cette seconde génération valorise tout ce qui peut être valorisable en termes de biomasse pour être recyclé en carburant, qu'il s'agisse des sous-produits ou coproduits de l'agriculture – tels que les pailles – et de l'industrie forestière – dont certains types de déchets à forte teneur en cellulose –

ou encore de nouvelles cultures peu consommatrices d'intrants, notamment d'engrais, de produits phytosanitaires et d'eau, mais ayant un fort potentiel de développement.

Mme Claire Tutenuit, déléguée générale d'Entreprises pour l'environnement, a précisé que cette association, créée en 1992, regroupe une cinquantaine d'entreprises de tous secteurs qui veulent mieux prendre en compte l'environnement dans leurs décisions stratégiques et dans leur gestion courante. Son activité principale est de travailler sur différents sujets au sein de commissions, telles celles relatives au changement climatique ou aux ruptures technologiques et sociétales à l'horizon 2030. C'est dans un tel cadre que l'association étudie le potentiel du secteur photovoltaïque et la place que pourrait prendre la France dans le jeu mondial de long terme.

Si l'énergie photovoltaïque a suscité particulièrement l'intérêt de l'association c'est parce que le rapport du ComOp « Énergies renouvelables » du Grenelle réaffirme l'intérêt des biocarburants pour atteindre l'objectif des 20 mégatonnes équivalent pétrole – Mtep – d'énergies renouvelables supplémentaires d'ici 2020 et que l'énergie solaire doit y jouer un rôle de plus en plus important d'ici à 2050.

Les enjeux du développement de l'énergie photovoltaïque sont de trois sortes :

D'une part, des enjeux stratégiques : il s'agit là de la sécurité d'approvisionnement de la France qui est un pays plutôt ensoleillé, mais surtout des relations avec des pays avec lesquels les fournitures d'équipement solaire lui permettront de renforcer ses liens, tels l'Afrique ou l'Amérique du sud.

D'autre part, des enjeux économiques et commerciaux : le potentiel d'exportation pour les industriels qui se seront développés dans ce secteur est vaste en sus des 400 mégawatts-crête par an que devrait représenter le marché français d'ici à 2012. Sachant que la production française n'est pas supérieure à 100 mégawatts-crête aujourd'hui, le développement du marché sans développement de la filière industrielle signifierait dans ce domaine des importations de l'ordre de 300 mégawatts-crête, pour près d'un milliard d'euros par an. La France était un leader mondial dans cette industrie voilà vingt ans et elle a le potentiel technologique et scientifique pour le redevenir si la volonté politique en est affirmée.

Enfin, des enjeux de développement mondial : l'énergie photovoltaïque pourrait contribuer à l'accès des 9 milliards d'individus que comptera la population mondiale d'ici à quarante ans, à une énergie décentralisée, propre et durable.

Au regard de ces enjeux de très long terme, l'énergie photovoltaïque semble avoir été traitée de façon plutôt modeste au sein du Grenelle. Il est vrai qu'en l'absence d'une industrie photovoltaïque très développée en France, la voix de la

filière peine à se faire entendre. Le développement du photovoltaïque et de la R&D en France passe donc par des financements soit publics, soit internes, c'est-à-dire générés par l'industrie photovoltaïque elle-même sur son chiffre d'affaires. Pour autant, trois objections sont opposées à un tel développement.

La première a trait au prix du photovoltaïque par rapport au prix moyen de l'électricité – dont le niveau est le résultat d'une politique en faveur du nucléaire qui a été visionnaire en son temps. La France est toutefois une exception en la matière : le prix de l'électricité est en effet inférieur à ce qu'il serait si le système était complètement libéralisé, ce à quoi l'Europe conduit d'ailleurs peu à peu.

Par rapport à l'évolution du coût de l'énergie photovoltaïque, le prix de l'électricité augmentera probablement sur le marché libéralisé quand une valeur du carbone de 20 euros la tonne y sera insérée, ainsi que la Commission européenne le prévoit dans son paquet « Énergie-climat ». L'équilibre entre les deux devrait en fait être prochainement atteint : tandis que le coût de l'électricité photovoltaïque s'élève aujourd'hui à 30 centimes d'euro par kWh, le prix de l'électricité au Danemark et en Italie est de l'ordre de 25 centimes. Les graphiques montrent que la parité de prix entre l'électricité photovoltaïque et le tarif réseau sera atteinte en 2010 dans le sud de l'Europe, en 2015 dans la moitié ensoleillée de l'Europe et en 2020 partout en Europe sauf en Suède et en Finlande. Le problème du prix du photovoltaïque ne doit donc pas être considéré dans le long terme comme un obstacle lourd.

La deuxième objection repose sur le fait que les jeux sont faits : il n'y aurait plus de place dans le secteur de l'énergie solaire aux côtés des acteurs industriels que sont les Japonais, les Allemands, les Chinois et les Américains. Or, tant l'Institut national de l'énergie solaire – INES –, que le Commissariat à l'énergie atomique – CEA – ou encore les laboratoires de l'École polytechnique ont aujourd'hui le potentiel scientifique nécessaire pour relancer une industrie dans ce domaine, d'autant que les technologies sont suffisamment évolutives pour que des ruptures technologiques soient encore possibles.

Une dernière objection tient au stockage des énergies solaires, mais, là encore, des ruptures technologiques peuvent intervenir en termes de stockage, par exemple avec la conversion directe de l'énergie solaire en hydrogène.

En conclusion, un plan national solaire photovoltaïque est nécessaire, qui ne soit pas seulement concentré sur l'intégration des énergies renouvelables, mais qui permette le développement d'une politique industrielle axée sur les technologies du futur mettant en œuvre l'effet photovoltaïque, telle celle du silicium en couche mince. À cet effet, un pôle photovoltaïque couche mince pourrait être créé autour des laboratoires de l'École polytechnique, à l'instar de ce qui a été fait à Grenoble avec les surfaces de panneaux solaires en silicium cristallin.

Le président Patrick Ollier a rappelé que le souci de la commission était surtout de connaître le point de vue de chacun sur le projet de loi de programme et sur les choix à préconiser.

S'agissant de l'objectif des « 3x20 » que l'Europe ambitionne d'atteindre, quelles sont les filières qu'il convient de développer et les instruments pertinents à créer à cet effet ? Pourquoi à cet égard l'énergie hydraulique est-elle insuffisamment prise en compte ?

En raison de leur coût, faut-il continuer à encourager certaines filières d'énergies renouvelables, d'autant que certaines polluent les paysages, comme les éoliennes ?

M. Philippe Tourtelier s'est félicité que le délégué général du Syndicat des énergies renouvelables ait lu le rapport qu'il a rédigé avec M. Serge Poignant sur la mise en application de la loi de programme de 2005 fixant les orientations de la politique énergétique et qu'il ait mis en avant, comme le rapport, la nécessité d'accroître l'effort de recherche et développement et de simplifier les procédures administratives.

Après avoir prié les participants de donner leur opinion sur la problématique générale des énergies renouvelables, compte tenu de leur spécialité, il a souhaité connaître leur avis sur quatre points particuliers.

Les objectifs fixés pour 2020 vont-ils pouvoir être atteints ? L'article 17 du projet de loi prévoit de fixer des objectifs intermédiaires en 2009. Quels peuvent-ils être ?

Quand devraient intervenir les ruptures technologiques, en particulier pour l'énergie solaire et son stockage ?

Lors d'une conférence internationale à laquelle M. Tourtelier a participé, il a été remarqué qu'il était impossible de calculer le prix du kWh d'origine nucléaire compte tenu des incertitudes sur le traitement des déchets. C'est un élément à garder à l'esprit.

On doit se réjouir qu'une étude de l'ADEME ait clarifié les choses concernant les agrocarburants. Peut-on prévoir quelle sera l'attitude des agriculteurs entre l'autoconsommation, la production alimentaire et la production d'agrocarburant ? Les arbitrages en fonction des prix sont assez volatils. Pour la deuxième génération, a-t-on pris en compte l'état des sols ? Utiliser toutes les pailles, par exemple, donnerait des externalités négatives.

M. Serge Poignant a demandé l'avis de M. Roudil et de Mme Tutenuit sur la façon dont pourra être atteint le taux de 20 %, voire plus, en 2020. Cela passera-t-il par l'éolien ? Faut-il développer plus la biomasse, la géothermie, les pompes à chaleur ?

Quant aux résultats à attendre du solaire, M. Poignant a bien entendu que ce n'était pas significatif avant 2020-2030. La vision développée par Mme Tutenuit lui convient parfaitement. Comme elle, il juge nécessaire de développer une filière photovoltaïque. L'obligation d'achat sera-t-elle suffisante pour inciter à son développement ou faudra-t-il pousser plus loin les incitations ? Les entreprises sont-elles prêtes à y consacrer des moyens en dehors de ces incitations ?

L'analyse de M. Beulin en matière de biocarburant est tout à fait pertinente : il faut garder les usines de diester et de bioéthanol et travailler déjà à la deuxième génération. M. Poignant s'est déclaré favorable à une certification. La France essaie de faire accepter cette idée au niveau du G8 et même du G8+5, car le Brésil doit y être associé. Une certification européenne peut-elle suffire ? Que pense M. Beulin de l'importation potentielle de l'éthanol brésilien ?

M. Jean Dionis du Séjour s'est étonné que M. Beulin n'ait pas évoqué la troisième filière de biocarburants, à savoir les huiles végétales pures, alors que de plus en plus de villes les utilisent pour leurs bennes à ordures, par exemple.

M. Xavier Beulin a contesté cette affirmation.

M. Jean Dionis du Séjour a précisé que la communauté d'agglomération d'Agen, dont il est le président, le fait et a demandé si l'on disposait de chiffres permettant de comparer le bilan énergétique de cette filière et celui des deux autres.

Il est prévu, à l'article 18 du projet de loi, qu'une priorité soit donnée au développement de la recherche sur les biocarburants de deuxième génération. La rupture de bilan énergétique entre les première et deuxième générations est-t-elle telle que cela ait justifié cet article ?

Quelles conséquences le passage en un an du prix du baril de pétrole de 70 dollars à 140 dollars a-t-il eu sur les biocarburants ? Ces derniers sont-ils devenus rentables ? Si le prix du baril continue à monter, qu'est-ce que cela changera ?

M. Christian Jacob, rapporteur, a demandé l'avis de l'ensemble des intervenants sur trois points principaux.

Quelles sont les perspectives industrielles pour les différentes énergies renouvelables ? Quels progrès sont nécessaires en matière de certification, de qualification ?

Dans le cadre budgétaire contraint actuel, quels sont les meilleurs moyens d'encouragement et les meilleures mesures de soutien pour les énergies renouvelables ? Faut-il prévoir des accompagnements à l'investissement ou, au contraire, des systèmes de pénalisation ?

Quel critère doit-on retenir pour savoir quelles énergies renouvelables privilégier ? La part de l'électricité d'origine renouvelable provenant de l'hydraulique et de l'éolien, par exemple, est respectivement de 88 et de 6 %. Le montant de l'investissement par rapport à la tonne de carbone utilisée serait-il un bon critère ?

M. Jacob a demandé à Mme Tutenuit si le silicium utilisé en photovoltaïque présentait des limites physiques. Quelles solutions peuvent être envisagées pour le stockage ? Tout le monde est conscient des capacités de production du photovoltaïque – M. Jacob s'est rendu avec quelques-uns de ses collègues en Espagne où ils ont vu à côté de Barcelone une ville en autonomie complète – mais également des difficultés de stockage.

Il a, enfin, demandé à M. Beulin s'il était bien sérieux de parler de passer à la deuxième génération alors qu'on n'a plus progressé dans la réalisation des biocarburants de première génération ? Même si les superficies sont très peu importantes, l'utilisation de la plante entière n'a-t-elle pas des répercussions sur la matière organique et sur le bilan global agronomique ?

M. Germinal Peiro a interrogé les intervenants sur leur vision du libéralisme qui se développe aujourd'hui, la libéralisation des échanges ne tenant compte d'aucunes contraintes, sociales, sanitaires ou environnementales.

Ainsi, on produit du soja en Amérique du Sud pour nourrir les vaches européennes, ce qui entraîne la poursuite de la déforestation et des frais de transport très élevés. Pourra-t-on continuer à faire traverser la planète à des aliments pour du bétail ?

Autre exemple : dans quelques années, il n'y aura plus un seul mouton en France car la production française n'est pas concurrentielle. Dès que les dernières barrières douanières seront tombées, la moitié de l'élevage bovin disparaîtra également, avec toutes les conséquences que cela entraînera sur le plan environnemental et de l'aménagement du territoire.

Dernier exemple : alors que le Grenelle de l'environnement a prôné le développement du transport ferré, au 1er janvier dernier, 260 gares de fret ont été fermées et on continue d'en fermer chaque jour, comme celles de Gourdon et de Souillac dans le Lot. Les discours contredisent la réalité économique. Que faut-il faire pour que les règles d'intérêt général finissent par l'emporter sur celles du seul profit ?

En tant qu'administrateur de la SNCF, **le Président Patrick Ollier** a contesté les propos de M. Peiro. Les 260 gares évoquées ont seulement été fermées aux wagons isolés afin de rationaliser les convois.

M. Jean-Pierre Nicolas a rappelé les trois impératifs auxquels les énergies renouvelables doivent apporter leur contribution dans le mix énergétique : la sécurité des approvisionnements, la lutte contre le réchauffement

climatique et la croissance économique. Selon M. Nicolas, l'énergie éolienne, qui se développe en France de manière anarchique, ne remplit pas deux de ces objectifs. La sécurité des approvisionnements n'est pas assurée puisqu'il faut du vent pour que les éoliennes fonctionnent. Lors de la canicule, le parc espagnol d'éoliennes n'a tourné qu'à 5 % de sa puissance nominale. L'impératif de croissance économique n'est pas non plus pris en compte car on est, dans ce secteur, dans une démarche de « profit », de la part à la fois des producteurs d'énergie éolienne et des collectivités locales qui perçoivent la taxe professionnelle, ce qui n'est pas propice à la création de grands parcs éoliens permettant une diminution du coût d'investissement et, par là même, du coût d'achat.

Mme Françoise Branget a souligné que les choix émanent de la volonté politique : en France, l'électricité est produite à 85 % par le nucléaire et, pour les 15 % restants, par le thermique et l'hydraulique. Dans beaucoup d'autres pays européens, les usines thermiques sont beaucoup plus nombreuses et la libéralisation des marchés permet aux entreprises comme aux citoyens de s'approvisionner sur n'importe quel marché. Or, dans les usines thermiques, on transforme une énergie – le charbon – en une autre énergie. Il serait nécessaire d'induire un comportement citoyen en incitant les consommateurs à choisir les énergies propres. Ne peut-on imaginer un code de bonne conduite au niveau des États ?

Les modes de production sont encore plus divers que ceux qui ont été évoqués : éolien off-shore, usine marémotrice. Y a-t-il manière et matière à poursuivre dans ces voies ?

M. François Brottes a invité les intervenants à ne pas être timorés et à exprimer clairement leurs convictions.

Le système français est certes particulier puisqu'une grande partie de l'énergie électrique est produite en base. Mais les énergies renouvelables peuvent trouver des créneaux à exploiter. M. Brottes fait partie de ceux qui considèrent que des efforts peuvent être faits en pointe : si, au moment où des besoins supplémentaires se font sentir, les énergies renouvelables, notamment le solaire, sont utilisées, la pointe diminuera, ce qui aura un effet vertueux puisqu'on fera moins appel aux énergies carbonées. Ce type d'argument, rarement utilisé par les défenseurs des énergies renouvelables, mérite d'être mis en avant, y compris devant des assemblées parlementaires.

M. Brottes s'est déclaré « meurtri » par la mort annoncée de la filière papier en France. Une reconversion possible serait l'utilisation de la fibre du bois pour le biocarburant de deuxième génération, considéré comme le seul intérêt de la sylviculture par le Commissaire européen chargé de l'agriculture. Le défi n'est pas tout à fait relevé en France. Tout en sachant, pour avoir été le rapporteur de la loi du 9 juillet 2001 d'orientation sur la forêt, qu'il y a un déséquilibre entre lobby

agricole et absence de lobby forestier, M. Brottes a demandé à M. Beulin son avis sur le sujet.

M. Philippe Meunier a demandé combien de centrales nucléaires représentent 20 mégateps, quelle est la part de l'énergie éolienne – et son cortège de paysages massacrés – parmi les énergies renouvelables pour atteindre ces 20 mégateps et quelles solutions il existe pour éviter de voir fleurir des horreurs sur le toit des bâtiments et pour que les règles d'urbanisme soient respectées. La protection de l'environnement doit s'accompagner de celle des paysages urbanisés.

Le Président Patrick Ollier a pleinement souscrit à cette dernière remarque.

Mme Geneviève Fioraso a considéré qu'un bon architecte sait intégrer les panneaux solaires à l'environnement, et même en faire un élément architectural.

Elle a plaidé pour que soient prévues dans le projet de loi les filières de formation et de qualification. Photowatt, entreprise fabriquant des panneaux solaires dans la région de Grenoble, a failli quitter la France, il y a quatre ans, car elle vendait 5 % de sa production en France et 95 % au Canada. Il lui a fallu beaucoup de vertu pour rester. Or, alors qu'aujourd'hui, elle pourrait, compte tenu de la demande, doubler le nombre de ses salariés – 170 actuellement –, elle ne trouve pas les qualifications nécessaires. Sans l'appui des collectivités territoriales dans le cadre des pôles de compétitivité Tenerrdis – Technologies énergies nouvelles énergies renouvelables Rhône-Alpes, Drôme, Isère, Savoie – l'entreprise serait déjà partie au Canada, ce qui aurait été dommage compte tenu de l'environnement scientifique dont elle jouit avec les centres de compétence reconnus sur le plan international que sont l'INES – Institut national de l'énergie solaire – et le laboratoire Liten – laboratoire d'innovation pour les technologies des énergies nouvelles et les nanomatériaux – du Commissariat à l'énergie atomique (CEA).

Le secteur des énergies renouvelables comme l'ensemble de la filière BTP manquent cruellement de qualifications dans le domaine de l'efficacité énergétique et des nouveaux matériaux. Il faut y remédier au niveau national car l'Éducation nationale y a une part de responsabilité.

Les entreprises manquent de fonds propres pour la R & D et ce n'est pas le projet de loi de modernisation de l'économie qui va leur en fournir. On ne sent pas, dans le Grenelle de l'environnement, suffisamment de volontarisme en faveur de la recherche et développement.

Dans le domaine de l'hydraulique, la priorité pour Alstom Hydro, qui a son centre d'innovation à Grenoble, n'est pas de construire de nouveaux barrages mais d'optimiser l'efficacité des turbines. Or, là encore, il n'y a eu aucune réflexion nationale à ce sujet ni aucune incitation nationale. L'entreprise a dû

financer elle-même, avec l'aide de la collectivité territoriale, de nouvelles turbines, qui permettent d'augmenter de 20 % la productivité des centrales hydrauliques.

Le Président Patrick Ollier a insisté sur l'importance de la formation.

M. Jean-Philippe Roudil a indiqué qu'il travaille avec la FNSEA sur la question des agrocarburants et a donc laissé à M. Beulin le soin de répondre aux questions à ce sujet.

La France sera-t-elle capable d'atteindre l'objectif de 20 mégateps supplémentaires d'énergie renouvelable en 2020 ? L'énergie est un secteur très particulier où la volonté politique est essentielle. Il n'est que de prendre l'exemple de la filière nucléaire pour s'en rendre compte. Si une volonté politique forte est affirmée, les industriels et les acteurs se mettront en marche pour atteindre les objectifs fixés.

Dans le rapport du Comop – comité opérationnel – du Grenelle de l'environnement n° 10, présidé par M. Jean-Claude Lenoir et M. Alain Liébard, deux énergies renouvelables ont une place prépondérante : la chaleur, qui recouvre plusieurs secteurs dont la biomasse, et l'éolien – qui pourraient représenter respectivement, en 2020, 10 mégateps et 5 mégateps. Leur développement nécessite des efforts différents.

Celui de la chaleur repose sur une organisation de la filière forestière et du monde rural. Il faut passer d'une gestion parcellaire et morcelée à une exploitation professionnelle et industrielle de la forêt. La création du fonds chaleur et du fonds de mobilisation forestière devrait y contribuer. C'est un vaste chantier. Pour l'instant, on a seulement quelques pistes, mais pas d'idées très précises. Cela étant, la technologie est connue. Il n'y a pas de rupture technologique comme pour le photovoltaïque.

Certes, les éoliennes portent atteinte aux paysages, mais pas davantage que les lignes à très haute tension. Il faut travailler à partir de cette contrainte et chercher à mieux les intégrer à l'environnement. Mais toutes les autres critiques portées à leur encontre doivent être récusées. Premièrement, on conteste aux éoliennes la capacité de réduire les émissions de gaz carbonique au prétexte que, lorsqu'une éolienne s'arrête, il faut déclencher une centrale thermique. Or, cela vaut pour tous les autres modes de production à l'exception des centrales thermiques elles-mêmes qui, lorsqu'on doit les arrêter, déclenchent soit une centrale nucléaire, soit de l'éolien, soit de l'hydraulique. Cet argument n'est donc pas recevable. Deuxièmement, on reproche à l'éolien son coût. Or, c'est l'une des énergies renouvelables les plus compétitives avec un tarif de 82 euros le mégawattheure. Cela signifie que le coût de la production éolienne qui est déjà importante – 3 000 Mwh – est très faible dans la CSPE – contribution aux charges de service public de l'électricité. Les prévisions pour 2008 publiées dans le dernier rapport de la Commission de régulation de l'énergie, qui ne peut pas être soupçonnée d'être très favorable aux énergies renouvelables et encore moins à

l'éolien, sont, pour l'ensemble des énergies renouvelables – éolien et photovoltaïque – de 100 millions d'euros alors que la CSPE se monte à 1,5 milliard d'euros, la cogénération représentant à elle seul un milliard.

La problématique essentielle de l'éolien reste son intégration paysagère, qu'on parviendra à surmonter, comme dans d'autres domaines.

S'agissant des mesures de soutien, l'obligation d'achat au bénéfice de l'électricité produite grâce aux énergies renouvelables, qui représente moins de 10 % de la CSPE – ce qui montre que la question des coûts doit reposer sur des faits concrets et non sur des fantasmes – est le système qui donne aux industriels la meilleure visibilité à long terme. Le Japon, qui est aujourd'hui en tête pour le photovoltaïque, le Danemark qui a créé une industrie puissante de l'éolien, l'Allemagne qui a développé à la fois l'éolien et le photovoltaïque, sont tous passés par un système d'obligation d'achat.

La politique de R & D doit être ambitieuse. La filière nucléaire bénéficie depuis le début d'investissements de l'ordre de 500 millions d'euros par an, contre 46 millions pour l'ensemble des énergies renouvelables. Les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Le crédit d'impôt est un autre outil important : il permet de développer de tout ce qui touche à la chaleur : chauffage au bois, pompes à chaleur, etc.

À propos de l'hydraulique, le Syndicat des énergies renouvelables a préparé une série de propositions, pouvant éventuellement donner lieu à des amendements, pour acter un certain nombre de grands principes. Il s'inquiète, en particulier, des conséquences sur la production hydraulique française de la disposition prévue dans le projet de loi en vue de l'effacement des barrages pour permettre la migration des poissons.

M. Roudil a enfin laissé M. Damien Mathon répondre à la question sur la pertinence du critère du montant de l'investissement par tonne de carbone utilisée.

M. Damien Mathon, délégué général adjoint du Syndicat des énergies renouvelables, est revenu sur la question de la pertinence du ratio investissement par tonne de carbone évitée. À première vue, ce critère semble rationnel et de bon sens. Pourtant, sa prise en compte aurait pour conséquence l'arrêt des filières les moins matures comme le solaire photovoltaïque. Toutes les énergies renouvelables ne sont pas au même niveau de ce point de vue. L'investissement dans le photovoltaïque est de moyen ou de long terme. Faire l'économie du développement d'un marché domestique puis d'un marché à l'export, ce serait grever la recherche et le développement et s'exclure de la compétition internationale alors que cette technologie sera extrêmement compétitive au plus tard en 2020.

En Californie par exemple, on ne travaille plus aujourd'hui que sur le photovoltaïque dans les laboratoires de recherche dédiés à l'énergie. C'est ce

train-là qu'il ne faut pas rater ! Le coût représente un véritable investissement. C'est pourquoi le Syndicat des énergies n'est pas très favorable à ce ratio.

Mme Claire Tutenuit a convenu que le photovoltaïque ne représenterait qu'une part modique de l'objectif de 20 % d'énergies renouvelables d'ici à 2020. Il y a du reste deux façons d'atteindre cet objectif : inscrire beaucoup d'énergies non renouvelables au numérateur, mais aussi réduire le dénominateur par des efforts d'efficacité énergétique.

Le calendrier des ruptures technologiques est déjà engagé. Le projet de solaire photovoltaïque est une de ces ruptures, de même que les programmes de recherche de l'École polytechnique sur les couches minces, dont les rendements devraient se trouver significativement augmentés. Mais on ne consacre que 46 millions d'euros à l'ensemble des énergies renouvelables, dont, en 2006, moins de 5 millions au solaire photovoltaïque.

On ne peut que souscrire à ce qui a été dit au sujet des tarifs de rachat. La structure actuelle fait la part belle au solaire intégré aux toitures, ce dont il faut se féliciter car cela permettra une meilleure acceptation par le public. En revanche, le tarif de 31 centimes pratiqué aujourd'hui pour les toitures industrielles n'est pas suffisant. Les spécialistes de ce secteur estiment qu'il faudrait passer à 40 centimes pour enclencher un réel développement. Il en va de même pour les centrales solaires, que l'on ne voit guère progresser : le tarif de 31 centimes est également jugé un peu « limite ».

Les entreprises sont prêtes à consacrer des moyens aux énergies renouvelables à condition de disposer d'une visibilité. Le rapport du comité opérationnel fait état d'une possible suppression du tarif de rachat en 2012 : ce n'est assurément pas la meilleure façon d'encourager le développement d'une filière ! Le langage à tenir aux entreprises est qu'il y aura un tarif de rachat, notamment si celui-ci profite à des industries nationales et pas seulement aux importations, et que la différence entre le tarif de rachat et le prix du réseau se réduira sur le long terme.

Il est très compliqué d'apprécier le critère d'investissement à la tonne de CO_2 évitée. Qu'inclut-on dans le bilan carbone ? Quels sont les rejets réellement évités ? Une des façons les plus simples d'effectuer le calcul est de rapprocher la structure des prix de l'électricité renouvelable de celle des prix de marché, qui intégrera systématiquement le prix du CO_2 à partir de 2012.

En ce qui concerne le silicium, il n'existe pas de limite physique. La limite est industrielle : elle concerne la capacité mondiale de production de silicium purifié pour un usage photovoltaïque. Les projets français répondent donc à un besoin réel. Toutefois, ce secteur attire de nombreux investissements de par le monde si bien que la contrainte résultant du prix du silicium va se réduire. Les couches minces, qui nécessitent beaucoup moins de silicium, sont moins

vulnérables à ce cycle. Mieux vaut développer les deux technologies plutôt que de mettre tous ses œufs dans un même panier.

M. Olivier Carré a demandé quelle était la durée de vie d'un panneau solaire.

Mme Claire Tutenuit a répondu que la garantie donnée par les industriels est de vingt ans – pour 80 % de la capacité nominale maximum – mais que la durée de vie, qui est comparable à celle d'une vitre, est bien supérieure.

La capacité de stockage de l'électricité est d'abord fournie par le réseau lui-même. La loi de programme prévoira des investissements en ce sens. Pour abonder dans le sens de M. Roudil, il existe peu de coups de vent capables d'avoir sur le réseau un effet aussi puissant que lorsque tous les foyers allument en même temps leur télévision pour un match de football de l'équipe de France. Les milliers d'ingénieurs qui s'occupent du réseau français ont l'habitude de gérer des pics de consommation. Ils sont moins habitués à gérer des chutes d'approvisionnement, mais rien ne permet de penser qu'ils ne le pourront pas. Il existe dans le réseau une réelle capacité de stockage permise par les tolérances de tension : le courant de 220 volts peut varier entre 210 et 230 selon la quantité d'électrons qui entrent dans le système.

Pour répondre à M. François Brottes, s'il est une période où le photovoltaïque est complémentaire du nucléaire, c'est bien l'été, lorsque les centrales nucléaires ne peuvent tourner à plein régime ou sont arrêtées car le débit des rivières est trop faible ou la température de l'eau trop élevée pour assurer un refroidissement suffisant. Le relais du photovoltaïque sera particulièrement utile, d'autant que le réchauffement climatique augmentera les besoins de climatisation.

Il faudra en effet consentir un effort considérable de formation. Beaucoup d'ingénieurs du domaine de l'énergie se tournent vers le nucléaire. Néanmoins, si une politique claire était affichée, l'engouement des jeunes pour les énergies renouvelables est tel que les ingénieurs se dirigeraient vers ce secteur.

Les investissements dans la R & D dans les énergies renouvelables sont extrêmement faibles par rapport aux autres secteurs énergétiques.

M. Xavier Beulin a affirmé que le monde agricole est très favorable à un « bouquet énergétique renouvelable » rassemblant l'hydraulique, l'éolien, le solaire, les biocarburants, la gazéification. Outre les biocarburants, l'agriculture s'intéresse au développement du photovoltaïque : les couvertures des hangars, des poulaillers, des porcheries, etc., peuvent accueillir des panneaux. Le troisième centre d'intérêt est celui de la méthanisation, où l'avance de nos voisins allemands et nordiques a de quoi susciter la jalousie. Aujourd'hui, un producteur de porcs allemand a un avantage concurrentiel par rapport à son homologue français de l'ordre de 20 centimes par kilo de carcasse, ce qui est considérable. Le plus souvent – singulièrement chez les nouveaux investisseurs –, il a des panneaux sur

sa toiture et méthanise son lisier. Au bout du compte, c'est en Allemagne, et non plus en France, que l'on investit dans ces productions.

Les instituts agricoles travaillent beaucoup à la recherche d'économies d'énergie. Nous accusons un certain retard en ce qui concerne la technique du non-labour, très utilisée en Amérique latine et qui peut faire économiser vingt à vingt-cinq litres de fioul à l'hectare tout en augmentant la quantité de matière organique dans le sol.

Le monde agricole souhaiterait des politiques moins volatiles que les prix de ses propres productions ou des matières premières. Il y a deux ans à peine, on accusait les paysans français de ne pas s'être mis à produire des biocarburants. Aujourd'hui, après un virage à cent quatre-vingts degrés, il faudrait qu'ils arrêtent tout !

Pour en revenir au Grenelle, soit on adopte un système volontariste, ce qui suppose des prix attractifs pour permettre l'investissement, soit on adopte un système réglementaire. La solution réside peut-être dans un panachage des deux, qui réglemente et encourage *via* la fiscalité. Au cours des trois dernières années, les investissements réalisés dans la filière des biocarburants en France représentent environ un milliard d'euros : il faudra bien amortir cette somme !

Notre pays a tardé à développer les énergies renouvelables. Il connaît donc dans une phase où il doit réaliser des investissements très lourds. Forcément, le différentiel de compétitivité avec les énergies fossiles ou nucléaires est considérable. Il s'agit d'un problème politique qu'il faut assumer collectivement – ou alors il ne faut pas laisser les industriels investir !

En ce qui concerne la concurrence entre autoconsommation, alimentation et énergie, il ne faut pas mélanger, comme on le fait si souvent, ce qui se passe aux États-Unis, au Brésil ou en Indonésie et la situation en Europe. Le système européen est réglementé et fermé. Une directive fixe un pourcentage d'incorporation, lequel a été calé non seulement pour préserver les besoins alimentaires de l'Union européenne, mais aussi pour réallouer une partie des terres à la production énergétique tout en restant exportateur de certains produits. Ces objectifs semblent parfaitement compatibles.

Pour ce qui est de la relation entre agriculture et sylviculture, l'occasion nous est donnée de réunir les filières en leur faisant partager un objectif. Longtemps, l'agriculture a ignoré la forêt et réciproquement. Nous sommes aujourd'hui dans d'autres schémas. À échéance de 2015 ou 2020 s'établira une forme de concurrence sur la biomasse qu'il faudra gérer de manière intelligente. Les besoins industriels en matière de bois sont importants. Depuis 1950, la forêt a gagné 4,5 millions d'hectares en France. La vraie difficulté est son exploitation rationnelle. Dans le Loiret, un contrat a été passé avec l'Office national des forêts pour alimenter à hauteur de 15 000 mètres cubes par an une filière de déshydratation de luzerne et de pulpe de betterave et pour développer une filière

de granulés de bois à usage particulier et semi-industriel. Les choses sont donc en train de bouger.

Qu'en est-il de la capacité des sols à répondre à ces mutations ? On le constate avec l'INRA, la notion d'agronomie revient au premier plan après avoir été négligée dans les années 1960-1970 au profit de l'économie. Le Grenelle va modifier la gestion des intrants. Le taux de matière organique diminue dans les sols : en vingt ou trente ans, on a perdu environ 0,5 %. Par le biais de l'Agence nationale de la recherche (ANR), un programme nouveau et original sera consacré aux sols, sachant qu'aucune recherche n'a jamais été menée sur la question en tant que telle. Michel Griffon en est l'initiateur et SOFIPROTEOL, qui considère que le sujet est important non seulement en France mais dans les pays du Sud, est co-investisseur.

Il faut également veiller à ce que l'accès aux bioénergies ne soit pas réservé aux pays développés. SOFIPROTEOL travaille avec plusieurs pays africains et des organismes comme le Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement (CIRAD) ou BeCitizen à la recherche de plantes adaptées aux pays du Sud et destinées, non pas à l'exportation, mais au développement local de filières de biocarburants qui pourraient répondre aux besoins de ces pays moyennant des transferts de technologies.

Contrairement à ce qu'affirme M. Jean Dionis du Séjour, il n'existe pas d'ostracisme au sujet des huiles végétales. La question ne dépend pas du bon vouloir des agriculteurs ou des industriels de l'huile ou du biodiesel : elle tient aux normes relatives aux carburants eux-mêmes et aux émissions : quand on brûle dans un moteur le glycérol contenu dans l'huile, on dégage une substance classée comme cancérigène, l'acroléine. Au demeurant, si l'on avait pu s'épargner une manipulation pour passer directement de l'huile au réservoir, on n'aurait pas investi dans des usines pour fabriquer un biodiesel d'où le glycérol – qui trouve ensuite des applications en chimie et en cosmétique – a été retiré.

S'agissant des biocarburants de deuxième génération, il faut d'abord savoir que, pour le seul projet de gazole et kérosène de synthèse que SOFIPROTEOL coordonne et auquel travailleront l'Institut français du pétrole, le Commissariat à l'énergie atomique, Air Liquide et, on l'espère, EADS, il faudra dépenser 130 millions d'euros en première approche pour la seule validation technologique, économique et environnementale des résultats obtenus à la paillasse. Il n'y aura une deuxième génération qu'à partir du moment où l'on aura réalisé la première et gagné ainsi un peu d'argent. Les Américains investissent lourdement dans ce domaine : nous avons donc intérêt à avoir nos propres références. On ne se pose pas aux États-Unis les mêmes questions qu'en Europe. Les Américains sont dans une démarche offensive. Ils considèrent qu'il est plus pertinent, en termes d'indépendance, de stratégie, de géopolitique, de garder leurs propres réserves de pétrole pour 2030 ou 2040, lorsque la production du golfe Persique commencera à diminuer.

Quant à la signature des accords de l'OMC, il faut espérer que le Parlement français se révoltera si M. Peter Mandelson va au bout de sa logique qui fait courir de grands risques aux consommateurs européens en matière énergétique et alimentaire. Le projet d'accord prévoit de libéraliser l'ensemble des marchés agricoles et alimentaires mondiaux. Les Américains du Nord et du Sud ont soutenu à la tribune de la FAO qu'il est préférable de défendre une politique du mieux-disant alimentaire et de développer parallèlement l'aide alimentaire aux plus démunis. On préférera une autre vision, qui est de permettre à de grands ensembles géographiques pertinents – notamment l'Europe – de disposer d'un minimum de garanties pour que la production à l'intérieur de leurs frontières soit suffisante pour nourrir leur population. Si l'OMC va jusqu'au bout, on ira vers une hyperspécialisation de grandes régions du monde. Sans doute fera-t-on encore des céréales dans le nord du bassin Parisien, sans doute fera-t-on encore du lait aux Pays-Bas, au Danemark et en Bretagne, mais que fera-t-on ailleurs ? Peut-être quelques produits à haute valeur ajoutée, mais ce n'est pas cela qui fera tourner l'agriculture.

La tomate est constituée d'eau à 98 %. Est-il utile de continuer à encourager le Maroc et la Tunisie à en exporter vers l'Europe alors qu'ils sont importateurs de 80 ou 90 % de leurs besoins en céréales ? Il est des non-sens sur lesquels il nous faudra revenir.

Avec un baril à 150 dollars, il nous faudra opérer une révolution lente et retrouver un peu de cohérence par la dimension politique.

M. Xavier Beulin a conclu son propos en évoquant une initiative qu'il mène en tant que président du conseil économique et social de la région Centre pour mettre en place un opérateur ferroviaire de proximité. Il ne s'agit pas de court-circuiter les grands opérateurs mais de se donner les moyens, dans un territoire défini, de refaire de la massification, de traiter la question du wagon isolé, d'obtenir la remise en service des lignes secondaires qui sont toutes en cours d'abandon, bref de retrouver une activité ferroviaire digne de ce nom. L'entreprise, qui a commencé il y a deux ans, se révèle extrêmement compliquée. Cependant, ne pas offrir un réel service de qualité en matière ferroviaire reviendrait à remettre 6 ou 7 millions de tonnes de marchandises sur la route dans la région Centre.

M. Bernard Lesterlin s'est interrogé sur l'état d'avancement de la recherche sur le stockage individuel de l'électricité dans les batteries. Quelles sont les perspectives de développement du moteur hybride ? Il y a là un vrai enjeu.

Mme Claire Tutenuit a indiqué que les progrès en matière de batteries sont réguliers. Un exercice de prospective a été mené avec des laboratoires d'économie en se fondant sur des données industrielles. Il en est ressorti que le parc automobile européen pourrait se composer en 2050 d'une moitié de véhicules électriques et d'une partie de véhicules à hydrogène. Les grands enjeux restent les problèmes d'autonomie et de temps de recharge. Un développement efficace

suppose que l'on renouvelle un concept du passé, celui du relais de poste : au lieu d'attendre que la batterie se recharge, on la remplace par une autre. Quelques expériences pilotes donnent des résultats encourageants mais le travail industriel à mener est considérable puisqu'il faudra disposer de batteries interchangeables.

Enfin, le concept de voiture hybride, qui suppose que l'automobile ait deux motorisations, reste quelque peu « luxueux ».

M. Claude Gatignol a observé que les panneaux à base de silicium ne récupèrent pas plus de 15 % de l'énergie que dispense le soleil quelques heures par jour sur chaque mètre carré. Connaît-on le coût réel des panneaux solaires actuellement réservés aux satellites, qui sont composés d'arséniure de gallium et engrangent 35 à 38 % de l'énergie ? Les agriculteurs, qui disposent certainement des plus grandes surfaces de toiture en France, pourraient-ils bénéficier de telles technologies ?

Qu'en est-il, par ailleurs, des nouvelles plantes que l'on pourrait cultiver pour produire des agrocarburants sans concurrencer la production alimentaire ? Existe-t-il des recherches sur l'utilisation du charbon de bois ? Il ne s'agit pas, bien sûr, de revenir au gazogène des années 1940, mais certains modèles miniaturisés pourraient renforcer l'autonomie des véhicules. C'est l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques qui a utilisé pour la première fois le nom de « véhicule hybride rechargeable ». Qu'il s'agisse des batteries nickel-métal ou de celles de dernière génération, les batteries lithium-ion, il faut, pour 1,2 million de véhicules hybrides rechargeables, une production derrière la prise de courant correspondant à une tranche nucléaire.

M. Xavier Beulin a évoqué les expériences menées sur le miscanthus ou « herbe à éléphant ». Après trois ou quatre années d'exploitation en France, celles-ci se révèlent très prometteuses. Le miscanthus permettrait au minimum de doubler la quantité de matière sèche à l'hectare sans aucun intrant. C'est de plus une plante pérenne, un rhizome qui, une fois l'implantation réussie – ce qui suppose un peu d'attention – se développe comme du chiendent. On est allé la chercher en Amérique centrale mais elle semble s'acclimater assez bien. La question qui se pose désormais est de densifier cette biomasse. Alors que les usines de biocarburants existantes sont plutôt implantées dans des zones fluviales ou portuaires, on envisage dans le cas d'espèce un dispositif où la première opération, qui consiste à pyrolyser ou torréfier la biomasse, serait effectuée dans des unités éclatées d'une capacité de 150 ou 200 tonnes de biomasse tout au plus, avant qu'une unité centrale n'assure la synthèse de Fischer-Tropsch et la gazéification.

M. Claude Gatignol a remarqué que cette technique est plutôt celle de l'IFP que celle de l'INRA.

M. Xavier Beulin en a convenu. L'INRA propose un procédé enzymatique qui est expérimenté en Champagne-Ardenne et en Picardie et qui

vise à la production d'éthanol. Dans l'autre cas, on produit du kérosène ou du gazole.

Mme Claire Tutenuit a précisé que certaines technologies développées en laboratoire offrent des rendements très supérieurs à ceux du silicium cristallin – 15 à 17 % – ou du silicium amorphe – 8 à 10 %. Il faut cependant prendre en compte d'autres éléments que le rendement au mètre carré : le coût au watt-crête, par exemple, qui est le rapport entre le coût d'investissement et la puissance calculée en watt-crête. Quoi qu'il en soit, le coût des panneaux solaires destinés à l'industrie spatiale est sans commune mesure avec celui des panneaux classiques. On ne peut imaginer que cette technologie soit rentable, compte tenu du tarif de rachat.

À l'heure actuelle, le coût au watt-crête est d'environ 3 euros pour le silicium cristallin et de 2 à 2,50 euros pour le silicium couches minces. L'objectif européen est de parvenir à un euro au watt-crête en 2020. Cela suppose une augmentation de la production en série qui peut entraîner un problème de disponibilité des ressources naturelles. Il est douteux que l'on trouve assez d'arséniure de gallium à des prix raisonnables pour fabriquer des millions de panneaux solaires. Le prix de l'indium, utilisé dans certaines technologies, a été multiplié par cent ou mille dans les trois dernières années.

Il faut aussi évoquer les aspects environnementaux. Il y aura forcément des renouvellements de panneaux, des mises en décharge, etc. Les composants seront donc présents dans l'environnement. Or l'arséniure de gallium – composé d'arsenic –, le cadmium ou le tellure peuvent tomber sous le coup de la directive RoHS – *restriction of the use of certain hazardous substances in electrical and electronic equipment*. Les procédés utilisant le silicium présentent de meilleures garanties tant en ce qui concerne la disponibilité de la matière première qu'en ce qui concerne l'intégration dans l'environnement.

Enfin, M. Xavier Beulin a fait état d'un projet à 130 millions d'euros associant notamment l'IFP et le CEA. On le voit, pour parvenir à des réalisations importantes, ce sont des dizaines de millions d'euros qu'il faut mobiliser et non quelques millions d'euros comme c'est le cas pour les autres énergies renouvelables.

M. Christian Jacob, rapporteur a remercié tous les participants à cette table ronde.

B.— TABLE RONDE DU MERCREDI 9 JUILLET 2008 SUR LE BATIMENT

Dans le cadre de l'examen du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, la commission a organisé une table ronde sur le bâtiment.

Elle était composée de M. Daniel Aubert, directeur général des services de l'Union sociale pour l'habitat (USH) – accompagné de Mme Agnès Garderet -, M. Jacques Chanut, président de la commission des affaires économiques de la Fédération française du bâtiment (FFB) - accompagné de M. Loïc Chapeaux, chef des études économiques de la FFB et de M. Benoît Vanstavel, responsable des relations avec le Parlement -, M. Jean Perrin, président de l'Union nationale de la propriété immobilière (UNPI), M. Lionel Dunet, président du Conseil national de l'ordre des architectes – accompagné de M. Albert Dubler, conseiller national -, et de M. Jean-Marie Carton, secrétaire confédéral de la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB) – accompagné de M. Dominique Poux, chargé des relations institutionnelles.

Le Président Patrick Ollier a rappelé que, dans le cadre de l'examen du projet de loi sur la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, M. Christian Jacob, rapporteur, et lui-même avaient souhaité l'organisation d'une série de tables rondes afin d'éclairer les débats. Il a ensuite souhaité la bienvenue aux personnes présentes.

Compte tenu de ce que le secteur du bâtiment représente 40 % de l'énergie finale consommée et 25 % des émissions de CO2, la commission ne peut qu'être concernée par les réponses que les différents intervenants apporteront aux objectifs très ambitieux du Grenelle.

Le Rapporteur Christian Jacob s'est interrogé sur la manière dont les intervenants réagissent aux différences échéances prévues par le Grenelle, notamment s'agissant de la réduction de la consommation d'énergie primaire à 50 kWh par m² pour les bâtiments publics et tertiaires dans les constructions neuves d'ici 2010 ou de la rénovation de 40 000 logements sociaux en 2009 et 60 000 en 2010 avec un objectif de consommation de 150 kWh par m² et par an. Par ailleurs, les bailleurs ont-ils prévu d'utiliser les certificats d'économie d'énergie comme moyen de financement ? Qu'en est-il du partage du financement entre propriétaires et locataires ? La formation des personnels est-elle suffisante pour répondre à ces enjeux ? Les contrats de performance énergétique, enfin, constituent-ils un bon outil de financement, par exemple dans le cadre de partenariats public-privé (PPP) ?

M. Philippe Tourtelier a demandé que, dans leurs réponses, les intervenants distinguent bien le bâtiment neuf de l'existant.

Quels sont les points de blocage eu égard aux échéances prévues ? Qu'en est-il des différents moyens de crédits et quel type d'aides envisager pour les personnes habitant dans le parc privé ? Des études sur le bilan carbone ont-elles été réalisées dans l'ensemble des filières de manière à pouvoir établir des comparaisons sur le plan des investissements et des fonctionnements?

M. Serge Poignant a insisté sur le problème essentiel de la formation mais également sur l'objectif des 50 kWh. Les intervenants sont-ils en outre

favorables à la définition d'un bouquet énergétique global par habitation ? Enfin, un prêt à taux zéro constituerait-il une aide efficace afin d'encourager l'investissement ?

M. Jean Gaubert a demandé si le nombre de formateurs était suffisant, d'autant que certaines personnes peu scrupuleuses font du tort aux installateurs agréés. Qu'en est-il par ailleurs de la certification des matériaux utilisés ?

Mme Pascale Got a insisté sur le scepticisme suscité par cette loi dont le Conseil économique et social a mis en cause le réalisme, notamment en matière d'échéances : les entreprises, en particulier, ne pourront pas répondre aux exigences de mises aux normes. Qu'en est-il également de la faisabilité financière du projet dès lors que le programme de rénovation est estimé entre 600 et 800 milliards ? En outre, les artisans ne peuvent déjà pas répondre aux souhaits des particuliers en matière de normes environnementales.

M. Jean-Marie Sermier a noté que la maison à ossature de bois pouvait répondre aux préoccupations environnementales : non seulement le bois stocke le CO2 mais il s'agit d'une matière première renouvelable. Demeurent néanmoins un certain nombre d'obstacles à son développement, notamment, son coût, considéré comme assez élevé alors que l'industrialisation des maisons pourraient le réduire sensiblement. Il semble, par ailleurs, que les architectes ne présentent guère ces projets. Enfin, les calculs des normes étant réalisés à partir de catégories adaptées au béton et non au bois, sans doute serait-il opportun de revoir ces dernières.

M. François Brottes a estimé que trois problèmes importants se posaient, notamment celui de l'application globale et cohérente du projet. En effet, les expertises étant de plus en plus nombreuses, il peut être délicat d'obtenir une maîtrise d'œuvre d'ensemble efficace entre les différents corps de métiers. De plus, en cas de dysfonctionnement, qu'en sera-il des assurances ? Enfin, le financement doit inclure les coûts de fonctionnement des bâtiments en plus des nécessaires investissements à réaliser. Comment les intervenants comptent-ils expliquer cela à leurs clients ? Pensent-ils que les banques seront à leurs côtés ?

M. Lionel Dunet, président du Conseil national de l'ordre des architectes, a répondu que l'architecte est le mieux placé afin d'avoir une vision globale des impératifs liés au développement durable. S'agissant des échéances, il convient de distinguer les bâtiments neufs des anciens. Il est en l'occurrence possible de respecter l'échéance de 2012 en matière de kWh pour le premier secteur si les crédits sont au rendez-vous. S'agissant du second, outre que les difficultés sont plus grandes, une évolution des coûts est par ailleurs prévisible.

En outre, le Conseil national de l'ordre a mis en place une formation de 28 jours pour l'ensemble des architectes ; il travaille également à la formation des formateurs.

Les principaux blocages résident à ce jour dans les financements.

Enfin, en ce qui concerne le bilan carbone, les architectes militent pour un raisonnement global à travers la prise en compte des problèmes généraux de l'urbanisme ou de l'habitat, notamment de la densité de ce dernier : le développement durable passe en l'occurrence par l'habitat collectif.

M. Daniel Aubert, directeur général des services de l'Union sociale pour l'habitat (USH), a déclaré que les organismes HLM sont concernés à la fois par la construction neuve et par l'amélioration de l'habitat existant. Plusieurs défis doivent être relevés, dont la mise en œuvre du programme national de rénovation urbaine, mais également celui de la production de 120 000 nouveaux logements par an : les fonds propres des organismes sont d'ores et déjà fortement mis à contribution, de même que les crédits des collectivités locales. Les organismes HLM ont par ailleurs largement anticipé les différentes réglementations puisque plus de la moitié de leur production est sous label depuis vingt ans. Le Grenelle a eu le mérite d'accélérer les processus - alors que le logement « basse consommation » devait être originellement réalisé à l'horizon de 2020, il est question d'y parvenir dès 2012 – mais les simulations réalisées ont montré que les surcoûts de construction pour réaliser les fenêtres PVC s'élèveraient par exemple aujourd'hui entre 12 % et 15 % : sans accompagnement financier, il sera donc très difficile de parvenir à cet objectif.

Les organismes HLM sont à la tête d'un patrimoine de l'ordre de 4,2 millions de logements où vivent 16 % de la population ; leurs émissions en CO2 représente 11 % des émissions globales et la consommation moyenne de leurs logements est de 170 kWh par m² et par an contre 240 kWh dans l'ensemble du parc. Ces organismes ont donc non seulement beaucoup investi dans l'isolation et les énergies renouvelables mais ils se sont engagés à lancer entre 2008 et 2012 un grand programme d'amélioration thermique des logements les moins performants afin de réduire de 25 % leur consommation moyenne. Le Grenelle, plaçant la barre très haut, a souhaité aller plus loin en demandant que ces logements passent des classes E, F, G en classe C. Or, si le coût moyen par logement aurait été de 6 000 euros dans la première perspective, il s'élèverait à 15 000 euros dans la seconde.

Le financement de l'amélioration du parc existant est aujourd'hui assuré par les fonds propres des organismes et les subventions des collectivités territoriales mais il est notable que la première version de la loi faisait état d'un crédit PALULOS « Grenelle-développement durable » qui a ensuite disparu. Il sera donc très difficile d'atteindre ces objectifs. Autre problème : la loi « programme d'orientation sur la politique énergétique » (POPE) prévoyait initialement une exonération de la taxe sur les propriétés bâties permettant, un an après les travaux, d'amortir 25 % de leur coût, or, elle est quasiment passée à la trappe avec une instruction fiscale réduisant de cinq à un la portée de cette mesure.

Le Président Patrick Ollier s'est déclaré moins optimiste quant à la situation actuelle du parc : à Rueil-Malmaison, 25 000 habitants vivent dans des

cités dont l'état déplorable ne correspond en rien au tableau qui vient d'être brossé.

M. Daniel Aubert a répondu qu'il faisait état d'une moyenne, avec toutes les limites que cela suppose.

Le Rapporteur Christian Jacob a demandé ce qu'il en était de la répartition des coûts entre bailleurs et locataires. Il s'est également interrogé sur l'utilisation des certificats d'économie d'énergie et, enfin, sur les contrats de performance énergétique.

M. Daniel Aubert a répondu que l'accent sera mis sur ces deux dernières pistes lors du prochain congrès de l'USH. Il serait par ailleurs souhaitable de pouvoir discuter sur le plan national avec, entre autres, Gaz de France et EDF pour qu'il soit possible de déterminer des quotas. Autre piste possible : les quotas d'émission de gaz à effet de serre (GES) qui, aujourd'hui, ne concernent que la grande industrie alors qu'une transposition dans le secteur résidentiel serait particulièrement bienvenue. Enfin, un accord a été passé avec le syndicat national des exploitants de chauffage aux termes duquel l'USH s'est engagée à définir de nouvelles formes de contrat correspondant aux contrats de performance énergétique. Si le succès est au rendez-vous, une généralisation à l'ensemble du parc est envisagée.

M. Jacques Chanut, président de la commission des affaires économiques de la Fédération française du bâtiment (FFB) a jugé que le calendrier du Grenelle était particulièrement ambitieux même si, à quelques conditions près, notamment, la lisibilité du marché, il est réalisable. Cela implique la poursuite des efforts déjà réalisés en matière de formation, en particulier à travers le module « formation à l'informatique pour les entreprises du bâtiment » (FIBAT) – 2 500 entrepreneurs ou artisans ont ainsi été formés en quelques mois – mais également une attention renouvelée à l'endroit des centres de formation des apprentis (CFA).

Nombre de particuliers attendent par ailleurs des incitations fiscales, ce qui explique le peu d'empressement à devancer les mises aux normes. Sans doute serait-il utile de communiquer rapidement et simplement à ce propos. Il conviendrait également, face aux différents systèmes d'aides qui se profilent, que les collectivités territoriales puissent mettre en place un guichet unique afin d'aider les particuliers à monter leur dossier de financement.

Enfin, des discussions commencent à avoir lieu avec les mutuelles et les assurances.

M. Jean-Marie Carton, secrétaire confédéral de la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB), a tout d'abord remercié la commission pour son invitation.

Les objectifs du Grenelle sont en effet très ambitieux à échéance de 2012 et de 2020. S'il est d'ores et déjà possible de répondre favorablement à certains d'entre eux – notamment s'agissant de la réduction des dépenses d'énergie à 50 kWh dans le bâtiment neuf –, il n'en ira pas de même dans le bâtiment existant. Même si ce secteur a montré qu'il savait s'adapter, il faut aujourd'hui convaincre les industriels et les consommateurs de la nécessité des investissements – il conviendra notamment d'accompagner financièrement les particuliers. Le crédit d'impôt, en l'occurrence, a montré ses limites puisqu'il ne joue que sur les matériaux utilisés et qu'il a surtout servi au remplacement des fenêtres, lesquelles ne représentent que 6 % des dépenses d'énergie dans un bâtiment. La TVA à 5,5 %, enfin, doit être appliquée à la rénovation et non aux produits écologiques.

Si les problèmes liés aux assurances sont quant à eux bien réels, le dialogue est engagé et sans doute des solutions seront-elles rapidement trouvées. Il n'en va en revanche pas de même avec les banques, qui sont aux abonnés absents.

La poursuite du développement des maisons à ossature de bois est par ailleurs la bienvenue, notamment pour des extensions en milieu urbain.

Il est par ailleurs notable que, hors des trois grands groupes de BTP, il n'est pas possible de procéder à des PPP.

En outre, si les 350 000 entreprises de moins de vingt salariés qui sont représentées par la CAPEB peuvent construire et gérer techniquement les bâtiments, elles ne peuvent pas, en revanche, prendre en charge tous les aspects financiers et juridiques.

Enfin, les petites entreprises sont en train de s'organiser dans le cadre du label éco-artisan afin de pouvoir répondre à l'offre globale.

M. Jean Gaubert a considéré que les assureurs font preuve de frilosité parce qu'ils ne peuvent assurer des matériaux normalisés. Un grand débat a eu lieu voilà quelques années sur les normes des jeux dans les espaces publics. Or, qui faisait partie de la commission des normes ? Les fabricants, les associations de consommateurs et des fonctionnaires : pas d'élus ni d'entrepreneurs ! Dans le domaine du bâtiment, les fabricants qui doivent écouler des matériaux n'ont aucun intérêt à favoriser la normalisation de nouveaux produits. Si la situation ne change pas, il n'y aura pas de réponse satisfaisante de la part des assurances et les collectivités ou les particuliers, faute de garantie décennale, ne prendront pas le risque d'investir.

M. François Brottes a rappelé que, si les architectes sont d'excellents concepteurs, ils sont en revanche très irréguliers – c'est un euphémisme - quant aux suivis de chantier. Sont-ils prêts à assumer la garantie décennale globale et à être les seuls interlocuteurs des maîtres d'ouvrage ?

M. Olivier Carré a demandé s'il en serait de même s'agissant des objectifs de performance et de la pérennité des systèmes mis en place.

Mme Annick Le Loch a quant à elle souhaité obtenir des précisions sur le label éco-artisan.

Le Rapporteur Christian Jacob a demandé si les intervenants ont réfléchi à un éventuel changement des règles de fonctionnement des syndicats de copropriété. Les contrats de performance énergétique constituant par ailleurs des moyens de financement efficaces qui ne sont en rien réservés à quelques grands groupes, les professionnels sont-ils prêts à s'y engager ?

M. Jean Perrin, président de l'Union nationale de la propriété immobilière (UNPI) a noté que, si les logements publics semblent plus économes en CO2 que les logements privés, il faut néanmoins tenir compte de leurs superficies et de leurs configurations respectives. Ce sont tous les bâtiments qui ont besoin d'être remis aux normes !

L'UNPI est bien entendu intéressée par les objectifs du Grenelle mais des interrogations demeurent. En l'occurrence, la tentation de l'attentisme existe : attendre quelques années avant d'investir, n'est-ce pas l'assurance de bénéficier de produits plus performants ? En outre, l'amortissement des investissements semble plus long que prévu. La création d'une agence indépendante susceptible de fournir des indications à ce propos constitue une idée forte. Par ailleurs, un certain nombre de règles d'urbanismes devront être aplanies : il est aujourd'hui à peu près impossible, par exemple, de faire poser des panneaux solaires sur les toitures dans les centres villes. L'architecte des bâtiments de France est bien sympathique, mais il a beaucoup de pouvoir !

S'agissant du financement, enfin, la liberté des loyers doit être une contrepartie possible aux investissements : un surcoût dans le domaine du bâtiment neuf, en effet, doit pouvoir être répercuté. Les plus-values des propriétaires bailleurs, pour appréciables qu'elles aient été, n'ont pas pour autant permis de constituer de trésorerie. Or, compte tenu des mises aux normes techniques des ascenseurs, par exemple, ou des différents diagnostics nécessaires, leurs capacités d'investissement sont constituées des seuls loyers – desquels il faut d'ailleurs défalquer les impôts et les travaux obligatoires. L'UNPI a donc proposé que les banques puissent faire une avance sur la plus-value des biens – M. Richard Mallié s'est d'ailleurs fait l'écho de cette proposition au Parlement.

Il est par ailleurs tout à fait envisageable de passer des contrats de performance énergétique avec des entreprises fiables à condition toutefois de bénéficier de garanties bancaires.

S'agissant des syndics, seuls les travaux dits d'urgence permettent d'éviter les blocages. Il serait donc souhaitable que les mises aux normes préconisées par le Grenelle soient considérées comme tels. Dans le cas contraire, il faudra beaucoup de temps pour répondre aux objectifs fixés.

En conclusion, les propriétaires privés disposent de quelques moyens et font preuve de bonne volonté mais ils souhaitent récupérer leur mise. Plutôt que

d'user d'incitations fiscales, il est préférable de laisser jouer l'économie de marché.

M. Albert Dubler, conseiller national du Conseil national de l'ordre des architectes, a noté que, si les architectes se sont engagés dans l'amélioration de la formation, c'est précisément parce qu'ils ont considéré qu'ils n'étaient pas assez performants sur ce plan. En outre, ils sont les seuls à être soumis au contrôle de l'obligation de la garantie décennale et un architecte qui ne serait pas assuré ne pourrait pas exercer.

Il est par ailleurs contreproductif de fixer des objectifs à l'horizon de plusieurs années car les investissements ne feront que se succéder les uns aux autres en étant chaque fois un peu plus lourds.

De surcroît, ce n'est pas par une accumulation de décrets et de normes que la situation s'améliorera mais par une juste intelligence des problèmes posés : si les fenêtres sont responsables de 5 % des dépenses d'énergie, l'orientation d'un bâtiment l'est à hauteur de 30 %. A cela s'ajoute que ce sont les euros-codes qui s'imposeront en matière de normes à partir du 1er janvier 2010.

Une opération pilote, la Cité Manifeste, s'est déroulée à Mulhouse voici quelques années et a démontré combien il fallait distinguer le loyer des charges : les locataires qui n'arrivaient pas à se chauffer ont cessé tout simplement de payer le premier.

Enfin, il faut faire en sorte, en effet, que trois personnes ne puissent plus empêcher des investissements importants dans les immeubles.

M. Jacques Chanut s'est déclaré en accord avec M. Carton en ce qui concerne la TVA et la mise en place d'un véritable *planning* d'incitations aux investissements mais, s'agissant des financements - les PPP sont en effet réservés à de gros projets - il a rappelé que les PME pouvaient faire appel aux plans d'épargne en actions (PEA) ou aux contrats de partenariats. D'autres pistes, par ailleurs, mériteraient d'être explorées.

M. Olivier Carré a rappelé que, selon M. Aubert, les crédits PALULOS ont été réduits. Sachant toutefois qu'une part importante de déperdition thermique se produit dans les quartiers en rénovation urbaine et que de nombreux autres crédits y sont consacrés, dispose-t-on d'une étude sur l'impact des travaux de l'Agence pour la rénovation urbaine (ANRU) en matière de kWh gagnés ?

M. Daniel Aubert a répondu qu'il était en effet possible de demander à l'ANRU ce type d'information. Les crédits PALULOS, par ailleurs, sont certes affectés aux opérations de rénovation urbaine mais plus de la moitié des 800 000 logements sociaux dont la consommation énergétique est supérieure à 230 kWh par m² et par an ne sont pas dans ces types de zones.

La vice-présidente Catherine Vautrin a rappelé que, selon M. Borloo, les nouveaux projets ANRU devraient être des modèles en matière de normes.

M. Jean-Marie Carton a déclaré qu'il était tout à fait favorable à l'idée de travailler dans le cadre de PPP : il appartient aux députés de veiller à ce que cela soit possible.

Les éco-artisans, quant à eux, sont un réseau d'entreprises aptes à formuler des conseils en matière d'efficacité énergétique à travers une évaluation thermique des bâtiments et des engagements de services de travaux. Les formations sont assurées dans le cadre des modules FIBAT ou de la validation des acquis de l'expérience (VAE). La formation continue est un enjeu d'autant plus essentiel que la formation initiale a été considérablement mise à mal. Il faut pouvoir améliorer cette situation sans que plane l'accusation de détournements des fonds dédiés à la formation, comme c'est le cas depuis cinq ans. Les professionnels ont su s'organiser et il faut leur laisser un peu d'oxygène. Étant dans « la vraie vie », le contact avec les « gens de terrain » leur a appris ce qu'ils doivent faire.

La vice-présidente Catherine Vautrin a rappelé que les parlementaires sont aussi des élus de terrain.

Le Rapporteur Christian Jacob s'est élevé contre cette déclaration sur la « vraie vie » : les parlementaires et les élus locaux n'ont aucune leçon à recevoir quant à la connaissance des nombreux problèmes concrets qui se posent à leurs administrés.

M. Lionel Dunet s'est étonné de l'inscription d'un mode de financement spécifique dans la loi et il a estimé que la modernisation du code des marchés publics notamment des appels d'offres et de la comptabilité publique, est absolument nécessaire,. Le directeur des services techniques d'un hôpital a ainsi confié qu'un volet manuel impliquait une intervention tous les deux ans au minimum contre dix ans pour un volet électrique. Lors de l'appel d'offres, il n'a pas été question de l'option volet électrique faute de pouvoir se référer à la notion de coût global.

La vice-présidente Catherine Vautrin a remercié l'ensemble des intervenants.

C.— TABLE RONDE DU MERCREDI 16 JUILLET 2008 SUR LES ÉNERGIES FOSSILES ET L'ENERGIE NUCLEAIRE

Dans le cadre de l'examen du **projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement**, la commission a organisé une **table ronde sur les énergies fossiles et l'énergie nucléaire** avec **MM. Bernard Bigot, haut-commissaire à l'énergie atomique, Philippe Huet, directeur général adjoint, responsable de la stratégie et de la coordination et chargé de superviser le développement durable et la recherche-développement d'EDF,**

Olivier Appert, président de l'Institut français du pétrole (IFP), et Laurent Corbier, directeur adjoint du développement durable d'AREVA.

Le vice-président Serge Poignant a souhaité la bienvenue aux participants à cette table ronde et les a priés d'excuser le président Patrick Ollier, retenu par la préparation d'une commission mixte paritaire.

La commission des affaires économiques est très attachée aux trois dimensions, économique, environnementale et sociale du développement durable. Compte tenu de l'envolée des prix des énergies fossiles et de leur impact en termes d'émission de CO_2, le consensus est de plus en plus fort pour consacrer aux transports les énergies fossiles qui leur sont indispensables et développer d'autres sources d'énergie pour les autres usages.

La commission se demande en particulier si les priorités fixées en matière de recherche sont- bonnes et si les objectifs du projet de loi Grenelle 1 sont soutenus par des financements et des dispositifs de mise en œuvre appropriés ?

Le rapporteur Christian Jacob a demandé quelle est la part du volume de CO_2 susceptible d'être stocké par rapport au volume global émis. Dans quelles conditions le transport du CO_2 est-il possible ?

S'agissant du pétrole, existe-t-il de nouvelles perspectives de recherche ? Surtout, quelles sont les avancées technologiques envisageables pour réduire la consommation ?

Quelles sont les pratiques en vigueur en matière de démantèlement des installations et de traitement des déchets ultimes ? Comment progressent les recherches dans le domaine de l'énergie nucléaire, concernant notamment les réacteurs de quatrième génération ?

Comment se fait-il que le prix de l'électricité soit identique en Allemagne, malgré les efforts consentis par la France en matière de nucléaire ?

M. Philippe Tourtelier a évoqué le *peak oil*, qui se traduira par des prix définitivement élevés. Est-il vrai que l'Arctique recèle 25 % des réserves pétrolières mondiales ?

À partir de 40 dollars la tonne de carbone, la technologie de captation et de stockage du carbone (CSC) devient attractive pour les entreprises. Les centrales à oxycombustion sont-elles intéressantes ?

Les coûts du démantèlement des centrales et du traitement des déchets sont-ils retracés dans un document ?

Quelle est la durée de vie des centrales ? Si elle a progressé, n'est-ce pas l'occasion de concentrer massivement la recherche sur les énergies renouvelables ? La construction d'un deuxième European Pressurized Reactor

(EPR) n'est-elle pas motivée par des considérations industrielles plutôt que par le besoin en électricité ?

L'hydrogène sera-t-il exploitable en 2015 ou en 2050 pour produire de l'électricité ? Le problème de sécurité des réservoirs est-il réglé ?

Quelle part de ses investissements EDF consacre-t-il à l'adaptation de son réseau à la production décentralisée ?

M. Jean-Claude Lenoir s'est enquis des moyens déployés par la France pour respecter les objectifs décrits dans le rapport du comité opérationnel (COMOP) « Énergies renouvelables » du Grenelle de l'environnement.

Que faut-il penser de la reprise du nucléaire constatée dans le monde, notamment de l'ouverture d'un chantier, aux États-Unis, pour accueillir un EPR ? Dans quels pays des avancées sont-elles possibles ? Quels sont les besoins de la France ?

Les énergies renouvelables, dont la production connaît des pics imprévisibles, posent d'immenses problèmes aux gestionnaires du réseau de transport et accessoirement à ceux du réseau de distribution.

Les émissions de CO_2 étant de mieux en mieux maîtrisées, le charbon est une source d'énergie qui peut être valorisée.

Le Grenelle de l'environnement préconise de rapprocher les unités de production des lieux de consommation. Des pistes de recherche existent-elles à cet égard ?

M. Jean Dionis du Séjour s'est interrogé sur le mode de gouvernance dont les grandes entreprises du secteur énergétique ont besoin afin d'articuler engagements à très long terme et fonctionnement annualisé. Faut-il instaurer une loi de financement énergie et environnement, sur le modèle de la loi de financement de la sécurité sociale ?

Quelles sont les caractéristiques du marché de l'uranium ? Quelles sont les ressources ? Quels sont les équilibres mondiaux entre offre et demande ?

Alors que le nucléaire revient sur le devant de la scène, il importe de faire toute la vérité sur les déchets et le démantèlement des centrales.

L'« effet falaise » sur la durée de vie des centrales nucléaires se produit-il après quarante, cinquante ou soixante ans ?

Le modèle français de production d'électricité s'appuie sur le nucléaire – chargé de répondre aux besoins de base –, l'hydraulique pour la semi-base, le fuel et le gaz pour la pointe. Le fuel cher change-t-il cette donne ?

Est-il envisageable de repositionner la politique commerciale d'EDF pour développer le chauffage électrique ?

M. Yves Cochet a déploré que les négationnistes du *peak oil* persistent dans leur aveuglement. L'hypothèse n'est-elle pas désormais avérée, pour tous les liquides, hormis les agrocarburants ? Le phénomène est-il plutôt pour aujourd'hui, pour dans dix ans ou pour dans vingt ans ? Comment les cours des hydrocarbures, notamment du pétrole, sont-ils appelés à évoluer dans les mois et les années à venir ? Les services de Bercy, depuis cinq ans, se sont toujours trompés : pour le budget 2008, ils ont prévu un prix moyen de 75 dollars alors qu'il atteindra vraisemblablement le double.

Les pays producteurs étant pris d'une sorte de nationalisme pétrolier qui les incite à conserver une partie de leurs réserves pour la consommation domestique des générations futures, le déclin des exportations sera plus rapide que celui de la production. Comment les experts anticipent-il la courbe des exportations pour la décennie 2010 ?

L'énergie nette des filières constitue un critère extrêmement important : combien faut-il consommer d'énergie en amont pour délivrer un kilowattheure d'électricité ou un litre d'essence à l'usage final ? Le raisonnement doit être conduit filière par filière – pétrolière, charbonnière, nucléaire, hydroélectrique, autres énergies renouvelables – et pays par pays.

D'un point de vue ontologique, le nucléaire ne peut être transparent, et heureusement, car cette transparence risquerait de profiter à la prolifération et au terrorisme. Existe-t-il un site *web* rendant compte en temps réel du trajet précis et des heures de circulation des véhicules d'AREVA transportant des matériaux fissiles ? Les maires sont pourtant en droit de savoir si un camion de plutonium traverse leur commune à cinq heures du matin.

Dans la logique actuelle, tout tourne autour de la politique de l'offre : il faut fournir de plus en plus d'énergie. Pas un mot n'est prononcé à propos de la seule solution possible : la décroissance de la consommation, au demeurant inéluctable. Comment prendre au mieux ce virage de la sobriété ? Pour ce qui concerne le pétrole, c'est pour très bientôt. « L'histoire tranchera », disait Lénine.

M. Bernard Bigot a jugé légitimes les questions posées, même s'il n'est pas aisé d'y répondre.

Le problème énergétique auquel le monde fait face est inscrit dans la physique des choses puisque 85 % de l'énergie consommée au niveau mondial est d'origine fossile, c'est-à-dire prélevée dans un stock intermédiaire constitué à partir de l'énergie solaire. Il faut donc avoir conscience que le système énergétique actuel n'est pas durable, même si l'échéance à laquelle interviendront des modifications profondes fait débat.

Quels que soient les efforts, l'augmentation de la population mondiale et l'élévation de son niveau de vie provoqueront une croissance de la demande énergétique au cours des cinquante prochaines années.

Un pays comme la France, qui ne dispose pratiquement plus d'énergie fossile, pourra pourtant s'exonérer de toute dépendance énergétique à l'horizon 2050 en combinant ses atouts : le savoir-faire nucléaire et la disponibilité d'énergies renouvelables, qu'il est dépassé d'opposer. Le parc hydraulique de la France est assez favorable. Elle possède également un potentiel en matière de solaire, d'éolien et la biomasse. Sans affecter les usages alimentaires et industriels, la France, pays agricole et forestier, pourrait produire annuellement 50 millions de tonnes équivalent pétrole (TEP) à partir de la biomasse, c'est-à-dire pratiquement la consommation d'énergie pétrolière consacrée aux transports.

Toutefois, les énergies renouvelables ne peuvent assurer la continuité de l'approvisionnement ni satisfaire les besoins prioritaires instantanés. Pour répondre aux pics de demande, il convient schématiquement d'accroître le parc nucléaire français de 25 % et de porter la part des énergies renouvelables à 25 % de la totalité de la consommation énergétique.

Le besoin énergétique de la totalité des 36 millions de véhicules particuliers et utilitaires circulant en France équivaut à la production d'électricité de six tranches nucléaires sur les cinquante-huit en fonctionnement, le rendement du moteur électrique étant bien supérieur à celui du moteur thermique. De la flexibilité est nécessaire pour développer les véhicules hybrides ainsi que les biocarburants de troisième génération – diesel et kérosène –, directement utilisables dans les moteurs thermiques actuels, la biomasse présentant l'intérêt de pouvoir être collectée et stockée dans un combustible hydrocarboné.

La loi n° 2006-739 du 28 juin 2006 de programme relative à la gestion durable de matières et déchets radioactifs contraint les producteurs de déchets à provisionner leurs besoins et prévoit un dispositif d'audit. Ce dispositif est en train de se mettre en place. Pour ce qui concerne le Commissariat à l'énergie atomique (CEA), des fonds sont provisionnés afin de couvrir les charges de démantèlement des installations et de gestion des déchets, conformément au schéma de référence inscrit dans la loi. Les combustibles usés sont triés et conditionnés, dans des matrices vitrifiées pour les plus actifs, dans des stockages appropriés pour les autres, de telle sorte que leur impact résiduel soit dix fois inférieur à la radioactivité naturelle. La France est le seul pays à avoir tracé une stratégie claire de gestion de l'ensemble du cycle nucléaire, intégrant la totalité des charges afférentes à son usage.

Dans un marché ouvert, c'est le prix marginal qui pèse.

Lorsque les premières centrales nucléaires ont été conçues, les connaissances relatives au rythme de vieillissement de leurs organes essentiels étaient limitées. Aujourd'hui, des éprouvettes disposées dans les cuves des

réacteurs permettent de mieux cerner la question. Ainsi, au regard des données scientifiques les plus avancées, la durée de vie des cœurs nucléaires apparaît beaucoup plus longue que prévue – supérieure à trente ans –, mais rien n'est acquis. Le dernier réacteur mis en fonctionnement, l'EPR, est conçu sur une base de soixante ans. Après une visite décennale approfondie, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) soumet aux pouvoirs publics un avis recommandant le renouvellement de l'agrément pour dix ans, des modifications ou l'arrêt de la centrale. Bien que 50 % seulement de l'énergie consommée en France soit importée, la facture énergétique du pays est passée de 25 à 45 milliards en moins de trois ans. Sans l'énergie nucléaire, le surcoût aurait été deux fois supérieur. Le vieillissement nécessite un vrai suivi mais, eu égard à son prix, il est injustifié de démanteler une centrale présentant toutes les garanties de bon fonctionnement. En revanche, dans une logique de précaution, si l'ASN considère que la sécurité d'une centrale n'est pas garantie, il faut envisager sa fermeture rapide et lui substituer un nouvel équipement.

Le premier usage de l'hydrogène ne sera pas la pile à combustible mais la combinaison avec la biomasse pour produire des carburants de troisième génération. L'hydrogène peut aussi être adjoint au gaz naturel afin d'alléger les importations. Le système devient compétitif dès lors que le prix du baril atteint 150 dollars. L'électrolyse haute température est la technologie la plus prometteuse. Un apprentissage progressif est nécessaire pour accompagner les changements de qualité du pétrole exploité. La France a intérêt à investir dans ce type de technologies.

L'uranium est également une ressource limitée, dont seulement 0,6 % du contenu énergétique est aujourd'hui utilisé. À technologie inchangée, les ressources de minerai disponible sont évaluées à environ deux siècles de besoins. Néanmoins, un nouvel ordre de grandeur sera atteint lorsque deviendront opérationnels les réacteurs de quatrième génération, à neutrons rapides, capables de transformer non seulement l'isotrope 235 mais pratiquement la totalité de l'uranium, notamment son isotrope 238. En 2040 – échéance à laquelle un premier réacteur industriel devrait être déployé –, la France disposera de quelque 500 000 tonnes d'uranium appauvri ou de retraitement. Avec en plus le plutonium stocké dans les combustibles usés, elle sera en mesure de couvrir plus de 5 000 ans de besoins énergétiques. L'approvisionnement en uranium ne constitue donc nullement un problème insurmontable.

La France doit développer les énergies renouvelables afin de s'exonérer, au milieu de ce siècle, de toute dépendance énergétique, car la pression ne fera que croître. Il convient d'investir dans le solaire, la transformation de biomasse, la production d'hydrogène et le stockage de l'énergie électrique.

En matière de chauffage, l'enjeu majeur est l'isolation des bâtiments. Pour apporter un surcroît marginal de chaleur, durant des périodes relativement brèves, l'électricité peut être utile, sous deux formes : le chauffage électrique standard et les pompes à chaleur, qui stockent l'énergie solaire thermique dans une logique

intersaisonnière. L'électricité est donc une source d'énergie appelée à se développer, indépendamment des économies à réaliser.

Le *peak oil* arrive, il est là, mais il serait vain de se quereller sur l'échéance car les développements technologiques peuvent la repousser de quelques années ou décennies. Les exportations sont effectivement sans doute plus fragiles encore car chacun mesure que ces ressources exceptionnelles pourraient être employées plus intelligemment.

M. Olivier Appert a rappelé que l'IFP a pour mission de développer les technologies pour assurer la transition vers un système énergétique moins carboné et plus durable. Les conclusions du Grenelle de l'environnement vont dans le sens de ses orientations. Il est particulièrement positif que le projet de loi mette l'accent sur la recherche.

Il est bien difficile de se faire une idée du *mix* énergétique optimal de 2050 ; le plus grand pragmatisme s'impose en la matière. Les défis sont tels qu'il faut faire flèche de tout bois. Toute énergie a sa place, à commencer par celle qui est économisée.

Le *peak oil* – ou plutôt le plafond de la production pétrolière – fait l'objet de débats entre optimistes et pessimistes. En tout cas, la quantité de pétrole – comme celles de gaz et d'uranium – contenue dans l'écorce terrestre est par nature limitée. Les réserves, notion technico-économique, augmentent avec le prix car de nouveaux gisements deviennent exploitables.

La flambée du prix du pétrole n'est pas liée au manque de réserves mais à l'absence d'investissements sur l'ensemble de la chaîne de production, à la situation géopolitique et à l'inélasticité de la demande, les besoins en pétrole étant de plus en plus concentrés sur les transports. La demande diminue peu et continue de croître dans les pays émergents et producteurs mais l'offre tend à diminuer car les pays producteurs constituent des réserves pour les générations futures. Le phénomène est inquiétant. Un prix du baril à 250 ou 300 dollars d'ici trois ou quatre ans n'est pas exclu, avec des conséquences géopolitiques et économiques majeures : des secteurs entiers de l'économie seraient à revisiter et la paupérisation des pays africains s'aggraverait. Il faut se préparer à ce scénario, même s'il n'est pas certain.

Dans ce contexte, le pétrole doit être concentré sur les usages pour lequel il n'existe pas de substitut, à commencer par les transports : les produits pétroliers représentent 97 % de l'approvisionnement en énergie de ce secteur. Il est absolument indispensable de réserver le pétrole pour cet usage tout en diversifiant les approvisionnements du secteur et en réduisant sa consommation, à travers des technologies nouvelles.

Si les limites des réserves de pétrole et de gaz peuvent être repoussées, cela permettra de gagner du temps pour assurer la transition énergétique, le secteur se caractérisant par une très grande inertie.

Les technologies du CSC, utilisées dans l'industrie pétrolière, ne peuvent encore être déployées massivement car elles se heurtent à deux obstacles importants : pour être compatibles avec le marché des émissions, les coûts devront être divisés par deux ou trois, soit 30 à 40 euros la tonne ; l'acceptabilité du transport et du stockage par les populations locales devra être garantie. Compte tenu du coût du transport, il est préférable de trouver des sites de stockage à proximité des installations de captage, même si la construction de réseaux d'acheminement de CO_2 est envisageable. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) a estimé que le CSC pouvait générer de l'ordre de 20 % des réductions d'émissions de gaz à effet de serre à l'échéance de 2050, le nucléaire y contribuant pour 6 à 8 %, la maîtrise de la consommation pour 20 à 25 % et les énergies renouvelables pour 20 à 25 %.

La consommation de charbon, ces dernières années, a considérablement augmenté. Cette matière première apparaît comme une alternative présentant l'avantage de ne pas poser de problème géopolitique. Il y a actuellement des réserves pour 150 ans, largement distribuées de par le monde. Il pose toutefois un problème majeur en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

Le développement de la production d'hydrogène est important parce que la demande croît considérablement dans l'industrie du raffinage, pour désulfurer les carburants et ainsi respecter les normes de pollution locales. L'enjeu consiste à produire de l'hydrogène sans émettre de gaz à effet de serre. En outre, il ne faut pas sous-estimer le risque d'explosion : 8 grammes d'hydrogène ont suffi pour détruire un Algeco de l'IFP.

Le COMOP « Recherche », présidé par Mme Marion Guillou, présidente de l'INRA, s'apprêtant à remettre son rapport au ministre, il est délicat d'en parler en détail. Plutôt que se disperser, il a mis l'accent sur des technologies clés : le solaire photovoltaïque, le CSC, les biocarburants de deuxième génération, le stockage de l'énergie et les transports. Les nouvelles thématiques de recherche suggérées par le Grenelle de l'environnement ne devront pas être financées par des redéploiements à partir de recherches existantes.

Il faudrait assurer la continuité de la gouvernance. Si la politique énergétique des années soixante-dix – maîtrise de l'énergie et production nucléaire – a été si concluante, c'est parce qu'elle a été menée avec une constance remarquable. Le *stop and go* n'est pas recommandé. Les biocarburants, par exemple, ne méritent ni excès d'honneur ni excès indignité. Ceux de deuxième et troisième générations représentent l'avenir, mais un avenir lointain. Ceux de première génération constituent le premier substitut en quantité significative pour l'approvisionnement en carburant du secteur des transports – 5 à 10 % de l'ensemble –, avec un bilan énergétique et environnemental positif.

L'analyse du cycle de vie, du puits à la pompe, est effectivement une discipline cruciale.

M. Philippe Huet a assuré qu'EDF, qui s'inscrit dans la tradition du monopole en matière de gestion tarifaire, prend très au sérieux la question de l'offre mais aussi celle de la demande.

Le parc français émet trois à quatre fois moins de CO_2 par kilowattheure produit que ceux de ses principaux concurrents européens. C'est le résultat d'une politique de long terme et d'un *mix* optimisé jusqu'au dernier degré. Le génie d'EDF est d'avoir su répondre à la demande de sa clientèle tout en modulant sa disponibilité par une planification très serrée des arrêts de fonctionnement. Opérer simultanément l'entretien et le rechargement de quinze réacteurs ou plus constitue une prouesse opérationnelle de tous les jours.

Le parc nucléaire fournit jusqu'à 60 % de la demande en semi-base. Pour compléter et rester flexible en vue de s'adapter aux variations de demande, il faut de l'hydraulique mais aussi un minimum de charbon et de fuel. La force du *mix* énergétique de la France et d'EDF, c'est sa diversité. C'est dans cette optique qu'il faut appréhender tout développement.

En France, à la fin de l'année, la capacité éolienne nominale atteindra 3 000 mégawatts, avec un coefficient de disponibilité de 25 %, soit un peu moins que la production d'un réacteur nucléaire. Cela reste relativement modeste au regard des résultats obtenus en Allemagne (25 000 MW) ou même en Espagne (15 000 MW). Cette énergie n'est disponible que lorsque le vent souffle et son contrôle par les gestionnaires de réseau est difficile. Des travaux de recherche sont en cours pour obtenir un stockage décentralisé, notamment grâce à l'air comprimé. La nouvelle réglementation ne devra pas oublier un outil de stockage bien connu, particulièrement économe et efficace : le ballon d'eau chaude, qui peut être mis en route sur signal de l'opérateur, la nuit, quand le prix du nucléaire est marginal, et fournit de l'eau chaude le matin.

La politique tarifaire d'EDF a longtemps fait référence dans le monde, avec le signal effacement jour de pointe (EJP). La nouvelle politique commerciale vise à faire de l'utilisateur un acteur économe dans sa consommation et installant des équipements comme la pompe à chaleur ou le photovoltaïque.

Si l'on affecte une base 100 au nucléaire, le charbon et le gaz coûtent entre 130 et 140, l'éolien entre 200 et 250, le photovoltaïque entre 700 et 1 000.

Le coût de développement du nouveau réacteur nucléaire de Flamanville est connu : 3,3 milliards d'euros ; les gros contrats d'équipement étant signés, 80 % de ce coût est verrouillé. L'enjeu reste évidemment de tenir les délais, la mise en service industrielle étant prévue pour 2012. Ce chantier est étonnant par sa complexité et sa maîtrise. Les réacteurs suivants seront probablement plus chers. En moins de deux ans, les devis des centrales au charbon et au gaz ont explosé de 30 à 60 % et les délais se sont allongés d'un an. Le secteur du nucléaire étant très capitalistique, il n'y a aucune raison qu'il échappe à cette loi. Quand EDF aura

négocié des devis, l'entreprise communiquera sur le coût de la prochaine centrale nucléaire.

Pour des opérateurs industriels se projetant sur une durée de plus d'un siècle, il est essentiel que la gouvernance offre des horizons de très long terme. Or, sur la seule question du coût des émissions de CO_2 – sans parler des normes de sécurité –, les règles du jeu qui prévaudront au-delà de 2012 sont inconnues. Une fois des principes fixés, tout retour en arrière est préjudiciable.

M. Laurent Corbier a souligné combien ces échanges étaient homogènes avec les analyses émanant de sphères internationales comme les réunions préparatoires du G8 du Japon, notamment les recommandations déposées par l'AIE à cette occasion : nécessité d'optimiser le *mix* énergétique ; inertie du secteur ; besoin de visibilité à long terme des investisseurs.

La gouvernance est réclamée à tous les niveaux : français, européen et international. Il est en effet crucial de connaître les pistes qui seront tracées pour l'après-2012 par les négociations internationales à propos de la lutte contre le changement climatique.

Le groupe AREVA, fournisseur de produits et de services dans le domaine nucléaire, joue la carte internationale en étant présent sur tous les continents, toujours dans le cadre de partenariats industriels et commerciaux – en particulier aux États-Unis –, afin d'offrir des solutions correspondant aux attentes locales. L'exemplarité française est reconnue. Les préoccupations françaises – réflexion sur le *mix* énergétique, optimisation des ressources – sont partagées à l'étranger.

M. Lionel Tardy a noté que la France, avec 1,48 tonne par habitant, consomme beaucoup de pétrole, tandis que l'électricité ne représente que 17 % de la consommation d'énergie. Cette part sera-t-elle amenée à progresser dans le *mix* énergétique ?

D'après d'autres sources, les stocks d'uranium sont estimés à 2 millions de tonnes, soit soixante ans de réserves, dix ans si tous les pays industriels passaient à l'énergie nucléaire.

Même si la démarche nucléaire emporte l'adhésion, deux points méritent d'être abordés : la gestion des déchets et le contrôle de la sous-traitance. L'information concernant l'incident du Tricastin doit être parfaitement claire, de même que la gestion des 770 tonnes de déchets stockées sur ce site.

M. Daniel Paul a soulevé le problème de l'élévation du niveau des rivières et des fleuves, qui devrait peut-être inciter à implanter les futures centrales nucléaires sur les côtes.

L'acceptation du nucléaire par la population a été obtenue grâce au caractère national d'EDF, aux tarifs bas et à la disponibilité de l'électricité pour l'industrie. Cette acceptation ne risque-t-elle pas d'être entamée, dans des franges

de plus en plus larges de la population, par la restructuration du secteur énergétique, l'évolution d'EDF, l'augmentation des prix, l'incident du Tricastin et les problèmes de l'EPR, imputables au cimentier ?

Le personnel du site de l'IFP de Lyon spécialisé dans le CSC réserve un accueil remarquable aux visiteurs. Quand cette technologie sera-t-elle exploitable à l'échelle industrielle ? Les projets de centrales à charbon pour 2012-2015, portés par Poweo, E.ON et pourquoi pas EDF, sont de plus en plus nombreux.

N'est-il pas temps de remettre en cause le développement de la filière gazière pour fournir de l'électricité ? La France et l'Europe se transforment en champs de transport gazier, avec cinq projets de terminaux méthaniers.

M. Jean-Pierre Nicolas a signalé qu'un prototype de Renault combine pile à combustible et hydrogène. Si l'hydrogène a surtout vocation à être associé à la biomasse, le constructeur automobile fait-il fausse route ?

Dans la chaîne énergétique, que deviennent les tarifs de distribution ? Le tarif d'utilisation des réseaux publics (TURPE) est-il suffisant pour financer l'entretien des réseaux et éviter toute discontinuité d'approvisionnement ?

M. Alain Gest a demandé si les biocarburants de deuxième génération seront disponibles dans un avenir aussi proche que certains l'affirment.

M. Serge Letchimy a recommandé une réflexion sur la nature et les fondements de la croissance, même si le terme « décroissance » est malvenu.

La combinaison entre énergies renouvelables et nucléaire est-elle aussi imaginable pour l'outre-mer ?

Une autonomie bien plus grande ne devrait-elle pas être accordée aux régions d'outre-mer pour définir les politiques énergétiques locales ? L'objectif devrait être de changer de culture afin de ne dépendre ni du nucléaire ni des énergies fossiles.

M. Claude Gatignol a informé qu'il venait de participer à l'audition de la société SOCATRI par le Haut comité pour la transparence et l'information sur la sécurité nucléaire (HCTISN) à propos de l'incident du Tricastin. Suite à une erreur inexpliquée, 35 mètres cubes d'une solution contenant 8,2 grammes d'uranium 235 par litre, soit 74 kg d'uranium, se sont échappés dans le milieu extérieur.

La quatrième génération du nucléaire viendra mais des questions se posent au sujet de sa forme industrielle et six modèles font l'objet de réflexions au plan international. Il faut s'appuyer sur des valeurs sûres comme l'EPR. L'extraordinaire chantier de Flamanville mérite d'être visité.

Le nucléaire n'est pas seulement adapté pour l'électricité – avec 84,8 % de la production française, plus 11 % pour l'hydraulique, ce qui positionne bien le

pays au regard de l'émission de CO_2 – mais aussi pour produire de la chaleur ou pour désaliniser l'eau.

M. Bernard Bigot a préconisé un mécanisme de transition car le pétrole ne disparaîtra pas du jour au lendemain.

Si le nucléaire fournit 17 % de l'énergie finale, c'est la consommation d'énergie primaire qui compte. Or 50 % environ de la consommation énergétique primaire de la France est d'origine nucléaire.

La question des déchets a fait l'objet de débats approfondis lors de l'élaboration de la loi de programme relative à la gestion des matières et des déchets radioactifs en 2006. Mais les citoyens ont malheureusement éprouvé très peu d'intérêt pour ces débats. Les déchets peuvent être gérés de façon durable et responsable, sans impact sur la santé ni l'environnement, à des coûts dévalués, il faut l'expliquer. Le processus français suscite d'ailleurs beaucoup d'attention de la part du reste du monde.

Conformément à la loi, les responsables de la SOCATRI ont été auditionnés. Plusieurs écarts se sont succédé : des transferts ont été effectués entre diverses solutions ; une vanne, mal fermée, a débordé ; un chantier n'a pas été pleinement maîtrisé. Les erreurs et manquements sont en cours d'analyse mais il n'existe manifestement aucun risque sanitaire. L'uranium naturel déversé est évalué à 74 kg, bien loin des milliers de tonnes lessivées dans les mines exploitées en France. Cet incident regrettable mais qui n'a rien de dramatique survient au moment même où la SOCATRI était en train de moderniser ses équipements vieillissants.

Quel que soit le mode de production de l'électricité, en vertu du principe de Carnot, elle requiert une source froide et une source chaude. Le développement de l'énergie électrique ou le remplacement des centrales nucléaires par d'autres modèles entraînera un besoin en réfrigérants. Les techniques ont évolué du refroidissement direct aux aéroréfrigérants, qui permettent de diviser par trente le besoin en eau des centrales. Le refroidissement par l'eau de mer est bien sûr une piste à explorer mais une concentration des sites à la périphérie du pays ne serait pas optimale.

Ce n'est pas l'acceptation qu'il convient de rechercher mais l'adhésion au nucléaire, en comprenant ses avantages et ses risques. Plus de la moitié des Français jugent positif le fait que 50 % de l'électricité consommée dans le pays soit d'origine nucléaire. Le tarif est un enjeu crucial mais le nucléaire impose des contraintes car l'exigence de sûreté est absolue. En contrepartie, le nucléaire offre des bénéfices : la disponibilité de l'énergie et son coût. Un excellent article de M. Marcel Boiteux, ancien président-directeur général d'EDF, explique qu'il est impossible d'avoir le beurre et l'argent du beurre.

Il n'est pas inutile d'explorer d'autres possibilités mais le meilleur développement de transition vers un monde sans produits pétroliers est l'hybride

électrique-thermique. La loi devrait encourager fortement les travaux de recherche au sujet des technologies de ce type et leur déploiement industriel.

La France doit investir dans la technologie de la gazéification et du catalyseur Fischer Tropsch. L'Allemagne vient de mettre sur pied la production de 100 000 tep à partir d'une collection de biomasse, selon un rendement masse carbone de 17 %. La France doit parvenir à la maîtrise industrielle de cette technologie en atteignant un taux de 48 % – le CEA poursuit un projet allant dans ce sens. La transformation de la biomasse, pour laquelle la France dispose de gros atouts, sera le meilleur moyen de desserrer l'étau des États pétroliers. Une toute petite partie des 44 milliards d'euros versés aux pays producteurs d'énergie pétrolière et gazière pourrait être réorientée vers le développement de l'énergie biomasse, qui est renouvelable. Les technologies de première génération sont intéressantes dans une logique de collecte mais n'offrent pas une solution durable et avérée.

Les îles d'outre-mer possèdent des atouts spécifiques, notamment le vent et le soleil. Il n'existe pas de solution unique pour l'ensemble de la planète.

L'EPR est parfaitement mature mais le développement de la technologie IV requiert la production simultanée de plutonium. L'Inde sera sans doute le pays qui mettra en fonctionnement le premier réacteur à neutrons rapides, vers 2012, mais elle est bloquée par son retard dans le domaine des réacteurs à eau légère, qui l'empêche d'initier le processus. La France est un cas unique au monde : elle peut déployer un schéma offrant cinquante siècles de sécurité énergétique.

M. Philippe Plisson a estimé que la crédibilité de l'information et de l'indépendance des autorités chargées d'évaluer les risques et les conséquences des incidents nucléaires a décliné depuis l'accident de Tchernobyl.

L'incident du Tricastin survient alors même que les centrales nucléaires sont louées pour leur faible impact sur l'effet de serre. En pleine privatisation d'EDF, il apparaît que la sécurité ne s'accorde guère avec la course à la rentabilité.

Lors de la canicule de 2003, une centrale située en bordure de l'estuaire de la Gironde avait occasionné un réchauffement important des eaux, non sans conséquences négatives sur le biotope. Comment ce problème peut-il être résolu, dans un contexte de réchauffement climatique ?

M. Antoine Herth a conseillé de faire le deuil du moteur thermique, technologie inventée au XIX^{e} siècle, afin d'investir dans le stockage de l'électricité. Quelle durée et quels financements seront nécessaires pour accomplir le saut technologique déterminant vers un stockage d'électricité dans un moteur automobile permettant des performances comparables à celles du moteur thermique ?

M. Daniel Fidelin a réclamé des précisions sur d'éventuelles propositions innovantes dans le domaine de l'énergie hydrolienne, qui n'a pas le même impact visuel que l'éolien.

M. Olivier Appert a répété que la priorité absolue est la diversification pour faire sortir le secteur des transports de sa dépendance exclusive – à hauteur de 97 % – vis-à-vis du pétrole. Certains écologistes proposent de fermer les centrales de deuxième ou troisième génération pour leur substituer des centrales de quatrième génération, sûres et bon marché. Le même raisonnement n'est pas valable pour les biocarburants de deuxième génération, qui sont encore au stade expérimental. Outre la filière thermochimique, la voie biochimique ou enzymatique ouvre des perspectives : l'IFP y travaille depuis 1980 et un pilote, d'un coût de 100 millions d'euros, est en construction près de Reims ; la première industrielle, phase préalable avant le développement à grande échelle, pourra être proposée vers 2013-2015. La France n'est donc ni en retard ni en avance. Pour ce qui concerne la voie thermochimique, l'échéancier est similaire mais il importera de déterminer le type de biomasse convenant le mieux. La prudence s'impose : une recherche n'est couronnée de succès que lorsqu'un industriel prend le risque d'investir sur ses deniers, ce qui n'est encore le cas dans aucun pays.

Les constructeurs automobiles doivent poursuivre toutes les voies et élaborer de nombreux prototypes avant d'examiner s'ils répondent aux attentes du marché. Renault n'est pas le seul groupe à avoir développé des véhicules à pile à combustible mais le potentiel de cette filière semble repoussé à long terme.

Le premier véhicule à avoir dépassé 100 kilomètres/heure était une automobile électrique, la *Jamais contente*. Le moteur thermique présente un avantage considérable : son réservoir se remplit en quelques minutes et offre une autonomie de 500 à 1 000 kilomètres. La consommation des moteurs thermiques peut être réduite à 3 litres aux 100 kilomètres. La technologie qui a le vent en poupe est le véhicule hybride, sur laquelle travaillent les constructeurs français. Le véhicule électrique n'a pas débouché, pour des problèmes de coûts mais surtout à cause de l'autonomie limitée des batteries actuelles – de 150 à 180 kilomètres. Le stockage de l'électricité bon marché et en grande quantité est du reste l'une des priorités du COMOP « Recherche ». Toutes les entreprises travaillent à améliorer la densité d'énergie et de puissance des batteries mais nul ne sait quand sera obtenu un saut qualitatif. Quoi qu'il en soit, la solution est le véhicule hybride rechargeable.

M. Philippe Huet a déclaré que l'hydrolien tient très à cœur d'EDF. D'ici à 2011, une petite ferme hydrolienne d'une capacité totale de 4 à 6 mégawatts sera raccordée au réseau. Ce projet est porteur d'avenir. Avec 80 % du potentiel européen situé au large des cotes françaises et britanniques, les perspectives s'élèvent à 10 térawattheures, presque autant que la production d'un gros réacteur nucléaire. De surcroît, les installations de production ne se voient pas. Enfin, à l'inverse du vent, les courants marins sont pour l'essentiel prévisibles car dépendant des marées. Les études ont démarré en 2002 et la courbe

d'apprentissage est longue : la technologie ne devrait pas être prête pour la phase industrielle avant 2020. Cela dit, il importe d'y consacrer tous les efforts possibles car personne ne connaît la technologie qui s'avérera la plus porteuse.

L'énergie de demain sera maîtrisée, optimisée et décarbonée. Elle sera maîtrisée car l'énergie la plus utile est celle qui est économisée. Elle sera optimisée grâce à la mise en service d'un réseau de compteurs intelligents donnant une vision de la consommation en temps réel et grâce au stockage transitoire. Elle sera décarbonée, avec la pompe à chaleur ou le photovoltaïque intégré aux bâtiments.

La question des coûts et des tarifs est cruciale. L'ensemble du secteur fait face à des investissements considérables – EDF, en 2008, aura investi 6 milliards d'euros en France et 10 milliards dans le monde – à la fois pour le renouvellement des équipements et pour le maintien des capacités existantes. Au début des années quatre-vingts, le coût des investissements réalisés a été affiché dans le tarif ; il serait dommage d'abandonner cette ambition aujourd'hui.

M. Laurent Corbier a prédit que la consommation d'électricité augmentera, en France comme à l'étranger, en ce qu'elle est liée au niveau de vie et de confort. Certains pays ayant aujourd'hui un accès limité aux technologies modernes connaîtront un saut : les consommateurs passeront directement au tout électrique.

La sécurité n'est pas négociable ; elle ne supporte aucun compromis. L'opposer à la rentabilité n'est pas durable. Les politiques énergétiques se concevant sur le long terme, AREVA est très attentive à cet aspect.

M. Claude Gatignol a invité la commission à se référer à une source d'informations intéressante : les rapports de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST).

Le vice-président Serge Poignant a remercié les participants pour cet échange extrêmement intéressant.

Le rapporteur Christian Jacob s'est félicité de la qualité des interventions.

D.— TABLE RONDE DU MERCREDI 16 JUILLET 2008 SUR LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Dans le cadre de l'examen du **projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement**, la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a organisé une **table ronde sur les transports ferroviaires**.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques a souhaité la bienvenue aux participants à cette importante table

ronde réunie en préalable à la discussion du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du « Grenelle de l'environnement » qui devrait venir en commission fin septembre et en séance publique à partir du 7 octobre.

Il a regretté que la SNCF ne soit pas représentée, mais elle tient son comité exécutif annuel en même t temps que cette table ronde.

Les participants à cette table ronde sont M. Hubert du Mesnil, président de RFF, M. Gérard Longuet, président de l'AFITF, accompagné de M. Stéphane Khelif, secrétaire général, M. Cyrille du Peloux, directeur général de Veolia Transport, accompagné de M. Michel Quidort, directeur des relations extérieures et des affaires européennes et de Mme Sophie Jeng, directrice communication France, M. Jean Sivardière, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) et M. Christian Rose, délégué général adjoint de l'association des utilisateurs de transport de fret (AUTF).

La commission des affaires économiques a la chance de compter dans ses nombreuses compétences les questions de transport et de développement durable. Nous y consacrons une part importante de nos travaux. Nous avons ainsi accueilli il y a quelques jours les présidents des commissions en charge de ces problèmes dans 27 pays européens. Nous souhaitons aujourd'hui nous enrichir des réflexions, des réalisations comme des projets des participants à cette table ronde.

M. Christian Jacob, rapporteur a indiqué que **s**a première question concerne essentiellement RFF, mais que chacun peut apporter sa contribution. Manque-t-on d'infrastructure ou la gestion des sillons est-elle en cause ? Le problème, récurrent, est sérieux compte tenu de l'importance des investissements.

S'agissant du développement des autoroutes ferroviaires à haute fréquence, une autoroute a été lancée entre Perpignan et le Luxembourg mais elle ne répond pas aux attentes, car dix fois moins de camions que prévu l'empruntent. Faut-il persévérer dans cette voie ? Devons-nous allonger les trains pour porter leurs capacités au maximum ? Là encore, du fait des investissements en jeu, ces questions sont cruciales.

Ces réflexions valent également pour le TGV : quelles priorités faut-il définir ? *Quid* de l'augmentation de la tarification ?

La piste du report modal est-elle réaliste ? Comment peut-on le financer ? Sera-t-il possible de modifier les statuts ? Quels seront les montages financiers ? Quelles nouvelles missions l'AFITF souhaiterait-elle mettre en place ?

M. Maxime Bono a rappelé, s'agissant de RFF, que chacun se souvenait de l'audit sur les infrastructures mené par l'institut polytechnique de Lausanne qui chiffrait à 500 millions par an le montant des investissements. Ce montant n'a jamais été atteint. Il avait été annoncé 110 millions en 2006, 230 millions en 2007. La réalité fut toute autre : 70 millions en 2006 et 85 millions en 2007.

Parallèlement, le réseau s'est dégradé. Une meilleure organisation des sillons sera-t-elle la réponse ? Au-delà de la création de nouveaux sillons, le maintien en l'état du réseau actuel est en question. Or, les moyens ne sont pas au rendez-vous. Comment développer le réseau pour faire face aux demandes nouvelles tout en maintenant en l'état l'intégralité du réseau ?

Concernant l'AFITF, les financements sont à bout de souffle après l'utilisation de ces 4 milliards issus de la funeste vente des sociétés d'autoroutes. Va-t-elle devenir une agence simplement porteuse d'emprunts pour le compte de l'État ? A-t-elle des perspectives de nouvelles ressources ? A sa création, l'AFITF semblait pouvoir favoriser le transfert modal en permettant de financer le ferroviaire par des ressources issues de la route. Cette source tarie, comment sera-t-elle remplacée ?

Quant à Veolia, les nouvelles dispositions permettent aux ports autonomes d'investir. L'on parle beaucoup d'opérateurs de proximité. Les ports autonomes pourraient être des pôles de stabilité publique dans le cadre de la mise en œuvre de ces nouveaux opérateurs de proximité qui permettraient d'acheminer les wagons isolés. Comment la coopération avec ce nouveau type d'opérateurs est-elle envisagée ?

M. Yanick Paternotte a souligné que deux questions se posent pour l'AFITF : le financement du programme à l'horizon 2020, voire 2025 et l'adaptation de la réflexion à l'augmentation des énergies fossiles. Est-on capable d'apporter des réponses flexibles et évolutives à cette situation ?

Il semble que l'on parle beaucoup aujourd'hui de report modal, de réseau européen, mais il y a peu d'harmonisation, au niveau européen, entre les porteurs d'infrastructures nationaux. M. Hubert du Mesnil envisage-t-il une évolution ? Le prochain paquet ferroviaire européen permettra-t-il de l'accélérer ou est-elle freinée par des lobbying ?

L'on prône aujourd'hui le report modal des usagers de la voiture vers le train, mais n'est-il pas temps de travailler sur le volume des rames et le confort ? La climatisation est une avancée, mais elle ne correspond pas vraiment au développement durable.

RFF est une nécessité, mais comment se positionne-t-elle par rapport à cette nouvelle autorité de régulation ferroviaire qui doit être celle qui dispose des sillons ?

Enfin, où se situent RFF et Veolia par rapport à la spécialisation ? Faut-il des sillons, voies et réseaux spécifiques pour le fret, ou les camions peuvent-ils partager les infrastructures ? La question se pose à l'heure où l'on ouvre à nouveau la grande ceinture aux passagers d'Ile-de-France.

M. Daniel Paul a souhaité savoir si les premiers effets de la hausse des prix du carburant se faisaient déjà sentir.

Dans ce contexte marqué par la lutte contre la carbonisation des moyens énergétiques, comment l'intensification de l'électrification du réseau, en particulier pour les grandes lignes, est-elle envisagée ?

Sera-t-il possible, à court terme, d'allonger les rames ? Il semble que les gares en France aient une longueur limitée.

Quelles ressources supplémentaires envisage-t-on pour adapter le réseau à l'époque actuelle ?

S'agissant du ferroviaire, un article dans la presse posait ce matin la question de la perspective de dépassement de 25 % des parts de marché. Que doit-on en penser ?

Quant au poids des ports, il est primordial. Comment augmenter leurs moyens, notamment pour les lignes dédiées au fret ?

M. Daniel Fasquelle a souligné que **s**a région, comme de nombreuses communes touristiques, s'est développée grâce au train. Or, depuis le début du siècle dernier, la situation a peu évolué. La ligne de chemin de fer, Paris-Amiens-Boulogne, n'est toujours pas électrifiée sur l'ensemble de son trajet. Les réponses apportées aujourd'hui sont essentiellement régionales, ce qui peut être très dangereux, car faute de complémentarité et de cohérence, elles pourraient conduire à couper la ligne et à perdre l'accès direct à Paris – l'électrification démarre dans le Nord-Pas-de-Calais, mais est très en retard en Picardie.

La seule intervention des régions, même si elle est très positive, ne suffit pas. Il faut mettre en place une véritable coordination à un niveau plus global.

Qu'est-il prévu en la matière ?

M. François Brottes : Tous les membres de cette commission sont attachés au ferroviaire, mais le ferroviaire peut-il tenir ses promesses ?

En Rhône-Alpes, mais sans doute ailleurs aussi, il faut attendre indéfiniment le matériel ferroviaire, l'industrie n'étant pas en mesure de le fournir, même si l'on a les moyens de le payer.

M. François Brottes a souhaité faire part d'une récente expérience qui concerne la SNCF. Ayant pris récemment un train de nuit, arrivé en avance sur le quai de gare de Valence, il a vu passer en 40 minutes un seul train de marchandises, sur un réseau axe. Et l'on explique que le réseau est saturé ! Pourquoi, dans ces tranches horaires qui ne sont pas encombrées par le trafic de voyageurs ne fait-on pas circuler davantage de trains de marchandises ? Peut-être répondra-t-on que l'on en profite pour assurer la maintenance, mais, dans ce cas, autant renoncer à faire cohabiter les flux sur les voies.

Peut-on, avec le réseau existant, quand il est électrifié, faire du périurbain, du transit, de l'intercité, du fret ? Si ce n'est pas le cas, il faut le dire et engager les procédures lourdes pour créer de nouveaux réseaux !

Enfin, ceux qui suivent le transport régional et périurbain pensent-ils que le « versement transport » a de longs jours devant lui ?

M. Lionel Tardy a souhaité que les intervenants s'expriment particulièrement sur le fret, qui montre des faiblesses. Ainsi, le peu de marché existant en Haute-Savoie est remporté par des sociétés étrangères.

S'agissant des autoroutes ferroviaires, peuvent-ils donner des éléments de coût ?

Le calendrier du Lyon-Turin s'est-il précisé ?

Les plates-formes multimodales – il en existe une en Savoie – répondent-elles aux attentes ?

Faut-il mettre en place des lignes dédiées au fret, sachant, qu'aujourd'hui, elles sont souvent récupérées pour le transport des voyageurs ?

Enfin, les voies uniques – la Haute-Savoie en compte une – posent également problème en ce qu'elles ne favorisent pas un cadencement performant des TER.

M. Philippe Tourtelier a demandé, s'agissant des arbitrages entre le fret et le transport de personnes, si une réflexion a été menée au niveau européen, afin de prendre en compte les régions périphériques comme la Bretagne.

Comment est envisagée l'évolution des transports périrurbains, qui jouent un rôle très important et correspondent davantage aux bassins de vie et d'habitat que les structures institutionnelles ?

Enfin, nombre de pays utilisent des extenseurs de ceinture dans les transports en commun pour les personnes obèses et les femmes enceintes. Ce n'est pas le cas en France, ce qui met en danger la sécurité de ces personnes en cas d'accident. Une réflexion est-elle menée à ce sujet ?

Mme Pascale Got a souhaité savoir si le système tram-train va se développer dans les prochaines années.

Elle a par ailleurs noté le manque d'adéquation entre l'habitat qui se développe dans les zones périurbaines ou rurales et les moyens de transport.

M. Jean Dionis du Séjour a observé qu'un certain nombre de lignes de voies ferrées n'étaient habituellement pas considérées comme rentables. Mais les données économiques, notamment l'augmentation du fuel, changent sans doute la

donne. Les participants à cette table ronde disposent-ils de quelques informations à ce sujet ?

M. Hubert du Mesnil, *président de RFF,* a tout d'abord répondu aux questions sur l'adaptation d**es** infrastructures au développement des transports de marchandise et sur la nécessité de dédier des lignes.

Ce n'est pas parce que le réseau manque de capacité que le transport de marchandises a décliné ces dernières années, chutant de 30 % entre 2000 et 2006 en France, alors qu'il augmentait de 30 % en Allemagne.

Le nombre de trains qui circulent chaque année en France ne cesse de baisser – environ 5 % par an. Le nombre de TGV est stable, en dehors des cas de lignes nouvelles. Seul le transport régional augmente. Au final, le nombre total de trains qui circulent sur le réseau français n'augmente pas.

En revanche, des problèmes de répartition des capacités apparaissent, notamment dans les zones plus encombrées que les autres, comme en région parisienne ou lyonnaise.

Tout est plus facile en l'absence de conflit entre le fret et le transport de voyageurs. Aux États-Unis, où l'on a renoncé au transport de voyageurs, les lignes ferroviaires sont réservées au fret, c'est forcément plus simple. Il ne semble pas qu'en France on puisse séparer le trafic voyageur du trafic marchandises, pour des raisons de coût, mais aussi parce que le trafic de marchandises n'est pas encore assez important. Ainsi, très peu de trains de marchandises circulent sur la rive droite du Rhône, l'une des rares voies dédiées au fret. Comment refuser indéfiniment aux communes traversées, en particulier dans la région Rhône-Alpes, de mettre en ligne des trains de voyageurs sur cette voie ? L'intérêt de l'entreprise publique gestionnaire du réseau est de faire rouler les trains.

Elle doit gérer le réseau, les sillons et les capacités pour donner à chacun la place dont il a besoin au bon moment. Le cadencement, c'est-à-dire l'organisation de la circulation sur les trains réguliers, permet de réserver des intervalles au fret ou aux voyageurs.

Le réseau ferroviaire est encore trop peu et trop mal utilisé, et coûte, par conséquent, de plus en plus cher.

Il faut mettre en place une organisation harmonieuse avant d'envisager les situations au cas par cas. Sur certains grands axes, le fret joue un rôle très important, notamment pour les ports. Les régions périrubaines doivent retenir également toute l'attention. L'exemple de la grande ceinture a été cité. Voici quelques années, l'on a projeté de faire circuler des trains de voyageurs sur cette ligne principalement dédiée au fret. Le port du Havre s'en est inquiété, car la concurrence entre le transport de voyageurs et le fret avait toutes les chances de tourner en faveur du transport de voyageurs. L'on a donc, sur le même axe, séparé

les voies. Tout le monde passe, même en étant un peu serrés. L'on peut imaginer ainsi de nouvelles solutions.

Autre exemple : parce qu'il n'est pas possible de laisser les trains de fret traverser Nîmes et Montpellier qui sont des zones urbaines denses, l'on créé une ligne extérieure dédiée prioritairement au fret.

Tout est possible, à condition que la SNCF apprenne à organiser les capacités en tenant compte de la diversité des activités et des entreprises ferroviaires. L'ouverture au marché européen oblige en effet des entreprises de différentes natures à cohabiter sur le réseau.

Le régulateur a toute sa place en France, car la répartition des activités doit être contrôlée par un organe indépendant.

La part du trafic marchandise baisse depuis un certain nombre d'années, et l'enjeu est aujourd'hui d'inverser cette tendance en augmentant cette part de 25 % en cinq ans. Il faudrait ainsi passer de 14 % aujourd'hui à 17 %. L'Allemagne, grâce à l'activité portuaire, a déjà atteint ce niveau. L'activité portuaire sauvera également le fret, et inversement. L'avenir et le sort des ports et du ferroviaire sont indissolublement liés. RFF propose de constituer sur le réseau français des axes à priorité fret qui desservent les ports et qui soient inscrits dans les réseaux européens, et s'engage, sur ces axes, à répondre aux besoins des transports de marchandises, c'est-à-dire à réserver les sillons en quantité et en qualité nécessaires, et à réaliser les investissements nécessaires. Cela vaut notamment pour le projet du contournement de Lyon, qui n'a pas émergé du Grenelle, mais qui mérite l'attention, car l'on ne pourra pas laisser indéfiniment les trains de marchandise traverser la gare de la Part-Dieu.

Concernant le réseau européen, il est vrai que RFF s'est lancé dans l'harmonisation européenne à reculons, pour de multiples raisons, et a tardé à croire au marché ferroviaire européen qui s'impose aujourd'hui. Les grandes entreprises ferroviaires, en particulier la SNCF, prennent une dimension européenne en s'intéressant aux activités à l'extérieur des frontières. Le deuxième client de RFF est tout de même la Deutsche Bahn (DB).

Enfin, RFF et la SNCF sont très préoccupés par le financement de la rénovation du réseau, parallèlement au développement des lignes à grande vitesse, financées avec l'aide des collectivités publiques et de l'Europe, ainsi qu'une partie du produit des péages. Le marché des TGV étant assez porteur, on arrive tant bien que mal à financer ces projets, mais il faut savoir être patient. En revanche, la rénovation du réseau, notamment dans les zones peu denses, ne peut être réalisée sans la solidarité nationale. Il faut prélever des recettes des péages TGV pour aider les petites et les moyennes lignes. A défaut, on risque de perdre ce réseau national. On déplore 1 300 kilomètres de ralentissement sur le réseau. Depuis deux ans, des efforts ont été consentis pour réduire les ralentissements, mais parallèlement, de nouveaux apparaissent ! Le nombre de ralentissements ne diminue donc pas, il est

tout juste stabilisé. Si l'on n'augmente pas les moyens consacrés au réseau, les ralentissements augmenteront à nouveau et des lignes seront fermées. Ce n'est pas grave si d'autres moyens de transport, tout aussi écologiques, peuvent prendre le relais, mais c'est loin d'être toujours le cas. Un problème est survenu il y a deux jours sur une ligne ferroviaire qui dessert Semur-en-Auxois et un dépôt de céréales. La ligne a craqué, cinq wagons ont déraillé. La ligne, qui n'avait pas été rénovée, est aujourd'hui arrêtée.

Le fameux audit cité tout à l'heure a donné quelques ordres de grandeur : on est passé d'une dépense annuelle de 900 millions d'investissement pour le renouvellement à plus d'un milliard cette année, l'objectif étant de 1,5 milliard en 2010. Il faudrait parvenir à investir 2 milliards, ce qui permettrait de conserver le réseau en bon état et d'éviter les ralentissements.

On en est au tout début de cet effort. On ignore si l'on pourra aller jusqu'au bout mais l'avenir du réseau en dépend.

M. Cyril du Peloux, *directeur général de Veolia Transport,* a souligné que Veolia Transport est présent un peu partout dans le monde, dans une trentaine de pays. L'entreprise est ainsi le premier opérateur privé en France, en Europe et dans le monde. Elle est présente dans le ferroviaire en Allemagne où elle est numéro 2 à la fois pour le transport de marchandises et de voyageurs et où elle gagne des parts de marché sur la DB. Elle est également présente aux États-Unis, en Australie, aux Pays-Bas, en République Tchèque, en Suède, en Norvège, un peu partout en Europe, avec des perspectives de marché très dynamiques.

Le choc pétrolier ne fait qu'accélérer la situation. On constate un peu partout dans le monde des taux de croissance en volume des activités voyageurs entre 5 et 7 % par an. Peu d'activités mondiales se développent à cette vitesse. Dans le fret, en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique et en France, la croissance est également forte – + 5 à 6 % par an en Allemagne où le fret occupe 20 % des parts de marché par rapport à la route. La croissance du groupe est de l'ordre de 20 % par an.

Comment améliorer la situation en France ?

Il faut tout d'abord créer une autorité de régulation et ouvrir les marchés. La France est le seul pays européen à avoir maintenu un monopole. Il ne suffit pas d'ouvrir les marchés, il faut également mettre en place un régulateur qui aura le pouvoir de faire accéder au marché de nouveaux entrants face à l'opérateur historique. Une autorité de régulation qui n'aurait pas de pouvoir économique serait une fausse autorité de régulation.

S'agissant du transport de voyageurs, l'Europe a décidé d'ouvrir le transport international au 1er janvier 2010. Il faudrait transposer cette directive européenne en droit français.

Cette ouverture prévoit la possibilité de cabotage au sein des États membres, ce qui est une bonne idée. Veolia travaille actuellement avec Air France à des ouvertures de lignes entre Bruxelles, Paris, Marseille ou Francfort, Strasbourg, Paris. La loi française ne le permet pas, et les projets de loi qu'il a été possible d'obtenir « en catimini » ne transposent pas correctement cette directive. Les restrictions posées sont telles qu'elles ne permettront pas d'instaurer un cabotage intérieur.

Concernant le transport des voyageurs, les régions ont pris, partout en Europe, le pouvoir, et ont fait progresser le transport régional en mettant en concurrence l'opérateur principal. En Allemagne, la DB détient encore 75 % du marché. Veolia lui en a pris environ 10 %. La concurrence joue normalement. L'amélioration de l'offre, en termes de capacité, de confort, de tarification ou d'augmentation de la taille des wagons sera une conséquence naturelle de l'ouverture de la concurrence. Même les régions qui ne souhaiteraient pas d'autre opérateur que la SNCF ont intérêt à disposer de cette arme pour mieux négocier avec la SNCF.

Pour ce qui est de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, la situation n'est pas satisfaisante, notamment pour le fret où il est aujourd'hui difficile d'obtenir les sillons nécessaires. Les temps de traitement des demandes sont trop longs, les travaux sont mal programmés ou ne sont pas facilement intégrables par rapport aux demandes des transporteurs. La circulation est de plus en plus difficile, à cause des travaux en particulier. RFF n'a peut-être pas tous les moyens d'exercer les fonctions d'un gestionnaire d'infrastructures, alors qu'il doit pouvoir exercer sa mission de façon qu'il soit possible d'utiliser l'infrastructure comme en Allemagne. Il doit avoir la totalité des responsabilités pour attribuer, planifier et gérer les sillons, indépendamment de l'opérateur historique qui aura toujours intérêt à maintenir sa position dominante sur le marché.

M. Stéphane Khelif, *secrétaire général de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France,* a observé que l'Agence finance la part de l'État dans certains programmes d'investissement dans les infrastructures de transport et aussi, depuis deux ans, de régénération du réseau routier. Son budget pour 2008 atteint 2,2 milliards en crédits de paiement et 4,3 milliards en autorisations d'engagement, montants comparables à ceux des années 2006 et 2007.

En comparaison, l'AFITF bénéficie de ressources affectées récurrentes, de 850 millions d'euros, votées en loi de finances, et elle a touché une dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros, provenant de la cession en 2005 des parts de l'État dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes. La première année de son fonctionnement, c'est-à-dire 2005, le modèle économique était différent puisque les recettes correspondaient au dividende versé par les sociétés concessionnaires. Ces 850 millions d'euros proviennent de trois sources : premièrement, la taxe d'aménagement du territoire sur les péages autoroutiers pour 530 millions d'euros ; deuxièmement, la redevance domaniale, une sorte de loyer d'occupation

du domaine public payé par les sociétés d'autoroutes, instauré par décret en 1997 et qui a atteint cette année 170 millions ; troisièmement, une partie du produit des amendes constatées par les radars automatiques sur les routes, dont on attend 150 millions. Pour combler la différence, il reste le solde de la dotation exceptionnelle, soit 1 351 millions d'euros, mais il sera dépensé d'ici à la fin de l'année.

Les engagements pris en trois ans et demi d'existence prennent la forme de conventions de subvention qui s'étalent sur plusieurs années. L'AFITF en a contracté pour 11,6 milliards d'euros au titre de 165 conventions de financement. Les paiements correspondants se sont montés à 5,3 milliards et les engagements à honorer représentent la différence. Ces 6 milliards sont censés être financés par les 850 millions annuels. Il y a ainsi un problème pour l'avenir, d'autant que les engagements pris représentent des travaux déjà faits pour le TGV Est, la LGV Est, ou des études préparatoires. Or il reste des projets stratégiques à mener, notamment la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, appelée aussi « Sud Europe-Atlantique ». Ainsi, il figure pour 1,2 milliard dans les 4,3 milliards d'autorisations d'engagement, au titre de la part de l'État dans la subvention publique d'équilibre que pourrait demander le compétiteur privé qui serait retenu. Le Grenelle de l'environnement ne change guère l'équation en termes financiers au moins jusqu'en 2012, en raison des délais de la phase préparatoire. Il faudra tout de même, pour tenir compte des décisions du Gouvernement, que l'Agence trouve en 2009 3,1 milliards, au lieu de 2,2 milliards. Comment résoudre ce problème de ressources dans la durée, sachant que l'AFITF avait été créée à l'origine pour pérenniser le financement des infrastructures, les ressources prélevées sur le budget de l'État étant frappées par les gels et les annulations de crédits au point de compromettre la réalisation d'ouvrages qu'il n'est pas possible de fractionner ?

Pour se procurer des ressources nouvelles, trois options sont possibles. L'emprunt, d'abord, que les statuts permettent de souscrire, dans la limite d'un plafond voté en loi de finances. Mais il s'agirait d'une dette maastrichtienne qui viendrait augmenter celle de l'État. En outre, qui dit emprunt dit remboursement. Autrement dit, il faudrait gager l'emprunt sur des recettes, qui seraient amputées d'autant, au détriment des autres engagements. Ensuite, la subvention budgétaire que peut consentir l'État à ses opérateurs. L'AFITF en a fait l'expérience une fois, en 2006. Elle devait toucher une somme de 394 millions, votée et contresignée par le ministère des finances. De gel en gel, elle s'est amenuisée jusqu'à 62 millions, qui ont été versés le 2 janvier 2007 ! Enfin, il reste les ressources nouvelles. L'idée d'une « écotaxe » frappant la circulation des poids lourds sur le réseau routier non concédé a été évoquée plusieurs fois, mais la hausse du carburant et la situation économique des transporteurs routiers ne sont pas propices à son instauration, même si la nouvelle organisation du ministère du développement durable, parue dans le *Journal Officiel* du 10 juillet, laisse présager qu'elle verra le jour. Il est donc question de l'affecter à l'Agence, mais, dans le cadre de la réglementation prévue par la directive « Eurovignette », elle devrait rapporter entre 800 millions et 1,1 milliard, par an. L'intégration des coûts externes de

pollution dans la tarification telle que l'envisage « Eurovignette 3 » à l'horizon 2011-2015, permettrait un accroissement du produit de la taxe, mais encore faut-il que le secteur, ou *in fine* le consommateur, puisse la supporter.

En tous cas, pour l'an prochain, la situation n'incite pas à l'optimisme. À compter du 1er janvier 2009, l'AFITF sera dans une impasse financière, et son avenir est en train de se jouer dans le cadre des arbitrages de la loi de finances pour 2009.

M. Christian Rose, *délégué général adjoint de l'Association des utilisateurs de transport de fret,* a indiqué que l'assocation dont il est le délégué représente les industriels utilisant le transport de fret, tous modes confondus : ferroviaire, routier, fluvial, maritime et aérien. Aujourd'hui, elle regroupe approximativement 170 entreprises, qui doivent à elles seules représenter de 50 % à 60 % du fret ferroviaire en France. Cette association regroupe également des fédérations professionnelles, ce qui la met en contact avec les petites et moyennes entreprises.

La mise en œuvre des orientations du Grenelle de l'environnement inspire quelques questions, qui peuvent passer pour impertinentes. Faut-il transposer les conclusions du Grenelle de l'environnement ? Si oui, comment ? Ne faut-il pas en accommoder certaines ? Faut-il en transposer tout ou partie ? Avons-nous, avec le Grenelle, amorcé un virage dans la bonne direction ? Il semble important, pour éclairer le travail parlementaire qui va commencer, de souligner trois lacunes.

Le fret a été abordé quasiment exclusivement sous l'angle des nuisances environnementales, sans considération pour son rôle économique. Or, si les transports sont nécessaires, c'est parce qu'ils sont au service de l'industrie. Il est important de le rappeler. Nous sommes de plus en plus nombreux à regretter que ces rencontres ne se soient pas plutôt appelées « Grenelle du développement durable » pour englober les trois piliers que sont l'économique, le social et l'environnemental.

Le Grenelle a un peu trop rapidement à nos yeux transformé l'objectif initial de réduction des émissions de gaz à effet de serre en objectif de report modal. Or il ne s'agit que d'un moyen parmi d'autres d'atteindre la cible. Pour commencer à répondre à la question de M. Paul sur un éventuel frémissement inaugurant le report modal, consécutif à la hausse du prix du gazole, il faudrait répondre positivement, mais pas seulement. Il n'est pas de semaine où la presse professionnelle ne donne l'exemple d'un chargeur ayant basculé tout ou partie de son fret de la route vers le rail ou la voie d'eau, ou en combinant autrement rail et route. Mais beaucoup d'industriels réfléchissent à une stratégie pour réduire leurs coûts de transport en conservant à la route sa primauté dans les acheminements : optimisation des tournées, recours à des matériels de transport plus performants, voire, à plus long terme, la remise en cause des plans de transport *via* la déspécialisation des sites de production ou le raccourcissement des circuits de distribution, pour minimiser les distances parcourues. Or rien ne dit que le

transport ferroviaire en sera le bénéficiaire. Il faut bien avoir à l'esprit que ce que les chargeurs envisageront sûrement le report modal, mais pas seulement le report modal.

D'où cette troisième lacune, sans doute difficile à combler. Le Grenelle ne s'est pas donné les moyens d'analyser en profondeur les réactions des acteurs au signal que constitue le prix.

Le corollaire est un triple risque. Le premier, c'est de ne pas atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports d'ici à 2012. Les infrastructures qui sont nécessaires, sinon suffisantes, au développement du fret ferroviaire ne s'inscrivent pas dans la même échelle de temps. Le deuxième, c'est de passer à côté de l'objectif de report modal à cause d'une mauvaise anticipation du comportement des acteurs, malgré les efforts que nous ne manquerons pas de faire pour l'atteindre. Le troisième, enfin, c'est le plus grave, c'est d'entraver la compétitivité des industriels utilisant le fret.

Quelles sont les attentes des chargeurs ? Ils espèrent disposer de l'offre la plus diversifiée possible et ils se réjouissent, s'agissant du rail, de l'ouverture à la concurrence qui créera une émulation propice à la création de nouveaux services ferroviaires. Ils s'interrogent beaucoup à propos des autoroutes ferroviaires, auxquelles ils s'intéressent comme à toute offre nouvelle. Surtout, ils voudraient voir la mobilité garantie par tous les modes de transport. Il est prioritaire qu'ils puissent continuer à transporter ce qui se produit – parce que ce qui se produit, c'est ce qui se vend – sans craindre d'être contraints de ne produire que ce qui se transportera.

Par ailleurs, les chargeurs, quelle que soit l'échelle à laquelle ils opèrent, nationale, européenne, ou mondiale, souhaitent éviter qu'une intervention ne favorise ou ne pénalise trop un mode de transport, et, par voie de conséquence, ses utilisateurs, par rapport aux autres. Il faut aussi pouvoir jouer la complémentarité modale. On doit être très favorable au développement de solutions ferroviaires, mais sans nier le rôle que continuera de jouer le transport routier auquel il faut donner les moyens de s'optimiser tant au plan environnemental qu'au plan économique. Il faut éviter tout ce qui peut freiner la mobilité. Or, aujourd'hui, nous sommes quelque peu inquiets de ce qui pourrait se dessiner.

Le fret ferroviaire se heurte avant tout à un problème de capacité et de partage du réseau. La mauvaise qualité du réseau a déjà été signalée. La question de la qualité des services fournis par les opérateurs, et qui va en s'améliorant, passe au second plan. Les plages de travaux sont mal anticipées, ou trop vite décidées, ce qui pèse fatalement sur les choix des industriels. La répartition du trafic entre le fret et les passagers est délicate, s'agissant du contournement des agglomérations. Faut-il séparer les deux réseaux ? La question n'est pas suffisamment posée dans le cadre du projet de loi. Il a été écrit à un certain moment que les créneaux libérés par les lignes à grande vitesse seraient affectés au fret et il serait bon que les déclarations se traduisent dans les faits. Il serait bon

aussi que l'allocation des sillons et la gestion opérationnelle de la signalisation reviennent à RFF. Nous attendons sur ce point le rapport du sénateur Haenel. Quant aux fermetures de ligne, elles interviennent pour cause de vétusté, mais aussi faute de trafic. Les entreprises ferroviaires se sont engagées dans une logique de massification et n'assurent plus, comme au bon vieux temps du service public ferroviaire, une desserte fine du territoire. Il est certain qu'une réorganisation du secteur est en cours. Il faut s'en féliciter bien qu'elle ait des effets secondaires sur l'aménagement du territoire.

M. Jean Sivardière, *président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports,* a déclaré représenter une fédération qui regroupe à peu près 150 associations locales, soit au total environ 40 000 personnes.

À la question posée par M. le rapporteur Christian Jacob : « Est-il réaliste de souhaiter le transfert modal ? », on peut être tenté de répondre par une autre question : face au double défi que représentent l'explosion du prix du pétrole, qui ne fait que commencer, et le réchauffement climatique qui s'accélère, est-il réaliste de se contenter de la co-modalité, c'est-à-dire du développement séparé des différents modes de transport, chacun tentant de se rationaliser au mieux ? Il est impératif de changer de logique et de provoquer non seulement le transfert modal, mais aussi la réduction des besoins de transport, par exemple en luttant réellement contre l'étalement urbain.

Dans ce contexte, le rail dispose d'atouts bien connus : la sécurité, la vitesse, le confort, la faible consommation d'énergie. Il est dès lors justifié d'envisager des efforts préférentiels en sa faveur. Il faut voir grand pour le rail, c'est-à-dire mener simultanément l'extension du réseau TGV, pour permettre au train de concurrencer l'avion et même la voiture, la régénération et la modernisation du réseau classique en augmentant sa capacité et en poursuivant son électrification.

On parle souvent de « créneau de pertinence du rail », notion qui sous-entend qu'il serait pertinent uniquement pour le transport de masse sur longue distance. C'est une notion très trompeuse car elle fluctue en fonction des avancées technologiques, des performances économiques de l'exploitant, du prix de l'énergie, de la fiscalité et de la tarification. Autrement dit, il ne faut pas sous-estimer la place que peut prendre le rail pour le transport tant des marchandises que des voyageurs.

Comment valoriser au mieux les potentialités du chemin de fer ? Le projet de loi est rempli de bonnes intentions puisqu'il prévoit une extension de 2 000 kilomètres du réseau à grande vitesse, une augmentation sensible des crédits de l'État destinés à la régénération du réseau classique, auxquels viendront s'ajouter ceux des régions, sans compter des initiatives commerciales intéressantes concernant le fret : les autoroutes ferroviaires, le fret à grande vitesse ou les opérateurs de proximité. Mais, il faut regarder les choses en face : on ne pourra

pas valoriser le chemin de fer si l'on continue à développer vigoureusement les autres modes de transport. Le projet de loi Grenelle ne met absolument pas fin au développement incontrôlé des infrastructures routières puisque, d'après les termes mêmes du texte, le développement autoroutier pourra répondre aux mêmes préoccupations que dans le passé, à savoir la congestion, la sécurité ou l'intérêt local. On n'a d'ailleurs jamais observé autant de pression de la part des élus locaux en faveur des routes que depuis lessix derniers mois. Certains s'offrent même une page entière du *Monde* pour vanter leurs projets locaux. Or toute augmentation de la capacité routière finit par induire du trafic et concurrencer les autres modes de transport, qu'il s'agisse d'autoroutes urbaines – pensez à l'A45, la deuxième autoroute Lyon-Saint-Etienne, ou aux projets franciliens et interurbains tels que Pau-Langon. Bref, si l'on veut favoriser le transfert modal, il faut arrêter le développement des infrastructures routières. Il ne faut pas oublier non plus que ces projets ont été conçus à une époque où le baril de pétrole valait quatre fois moins qu'aujourd'hui. Ils ne sont peut-être plus aussi pertinents sur le plan économique.

La poursuite de la construction des aéroports est aussi critiquable. Ainsi, celui de Notre-Dame-des-Landes, près de Nantes, ne répond à aucune préoccupation sérieuse, puisqu'il existe une solution alternative qui n'a même pas été étudiée, à savoir la réorientation de la piste unique de l'aéroport existant.

Il faudrait également s'interroger sur l'opportunité du canal « Seine-Nord » qui fait pourtant consensus. Il s'agit d'un projet apparemment très vertueux sur le plan écologique, mais il est extrêmement coûteux et rien ne dit qu'il permettra le transfert modal de 4 milliards de tonnes par kilomètre et par an affiché dans le projet de loi. Qu'est-ce que ce chiffre vient faire dans un texte de loi ; le transfert modal ne se décrète pas. Ce canal renforcera l'attractivité des ports d'Anvers et de Rotterdam au détriment du Havre, où l'on vient pourtant d'investir lourdement et au moment où le secrétaire d'État aux transports, M. Bussereau, mène une politique courageuse de réforme des ports, précisément pour favoriser l'entrée des conteneurs dans les ports français. La voie d'eau n'est pas condamnable, mais le vrai créneau de la voie d'eau, c'est le fleuve, et non le canal interbassins. Regardons ce qui se passe en Allemagne. Les investissements en infrastructures non ferroviaires capteront du trafic qui pourrait se reporter sur le chemin de fer au détriment de l'environnement.

M. Yanick Parternotte a jugé courageux de se montrer aussi direct !

M. Jean Sivardière a répondu qu'il dit simplement ce qu'il pense. Et il n'est pas le seul à penser ce qu'il dit.

En outre, ces investissements capteront aussi de l'argent public car, comme le disait Alfred Sauvy, « il n'y a qu'une caisse et on ne dépense son argent qu'une fois ». Les milliards d'euros engloutis dans les routes, les aéroports ou les canaux manqueront pour finaliser le projet Lyon-Turin par exemple.

Pour financer le développement du ferroviaire, il faut commencer par éviter les gaspillages et trouver de l'argent supplémentaire. Mais se le procurer auprès des voyageurs se révélerait extrêmement dangereux, parce que le client est très sensible aux prix. Ce constat n'empêche pas la SNCF d'augmenter subtilement ses tarifs en élargissant les plages des heures de pointe et les zones blanches du calendrier ferroviaire. Ainsi, un relèvement trop fort des péages ferroviaires risquerait de dissuader le voyageur de renoncer à sa voiture ou à l'avion, au détriment de l'environnement.

On peut en revanche demander aux régions de faire un effort supplémentaire. Ce n'est pas une solution de facilité car, si bien des régions, comme la région Rhône-Alpes, ont déjà investi, elles sont encore nombreuses, tels les Pays de la Loire, à avoir consacré beaucoup d'argent aux routes, alors que ce n'est pas leur vocation, c'est celle des départements. On donne de l'argent aux départements pour financer des routes qui concurrenceront le système ferroviaire régional. Elles peuvent faire encore davantage pour le ferroviaire, indépendamment de ce qu'elles font déjà très bien pour l'exploitation des TER.

Si l'on veut véritablement développer le ferroviaire, il faut mettre en place des « écotaxes » frappant les concurrents du rail, c'est-à-dire l'avion et la voiture. Dans les travaux de l'atelier Transports du Grenelle de l'environnement, il a été réclamé en vain l'instauration d'une taxe sur les billets d'avion, sur le modèle de la taxe Chirac pour lutter contre le SIDA. C'était une solution extrêmement simple, à laquelle l'État a préféré une autre formule consistant à inclure dans un avenir lointain le trafic aérien dans le marché des quotas de carbone. On aurait très bien pu décider de taxer l'avion au moins sur les lignes en concurrence avec le TGV.

Il est nécessaire enfin de taxer davantage les parcours automobiles interurbains pour dégager des ressources destinées au maintien de certains services ferroviaires, du type des trains Corail, qui jouent un rôle très important dans l'aménagement du territoire, et qui sont actuellement délaissés au profit des TGV et des TER. Il y a pourtant de la place entre ces deux créneaux.

En conclusion, si on ne s'oriente pas vers ces choix, on aura manqué l'occasion de valoriser le ferroviaire, et, partant, de relever les deux défis majeurs qui pèsent sur notre avenir.

M. Christian Jacob, *rapporteur* a souhaité répondre d'un mot à M. Sivardière qui a contesté sa question sur le report modal. C'est tout de même le lieu et le moment de s'interroger. On voit bien qu'il ne suffit pas de construire des autoroutes ferroviaires pour qu'elles servent. Il faut peut-être prendre le temps de pousser la réflexion un peu plus loin. L'objectif n'est pas d'inventer des taxes nouvelles. Il s'agit plutôt de rendre compétitifs des systèmes de transport de marchandises compatibles avec les objectifs du Grenelle. Pour aller dans le sens de M. Sivardière, on pourrait interdire et fermer autoroutes et aéroports. De cette façon, c'est sûr, nous aurions du report modal. Mais il y a aussi d'autres

approches, plus équilibrées, qui favorisent la compétitivité des moyens de transport les plus conformes aux objectifs du Grenelle.

M. Serge Poignant a pensé que M. Sivardière comprendra qu'étant élu de Loire-Atlantique, il ne partage pas son opinion sur la construction du nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes. Il est absolument nécessaire à l'économie de la région, et il entre tout à fait dans les critères du Grenelle de l'environnement puisque tous les aspects environnementaux ont été pris en compte dans le cadre de l'enquête publique et de la décision d'implantation. Pour le reste, sur l'action de la région, M. Poignant a indiqué qu'il ne faisait pas de commentaire, mais qu'il fallait parvenir à un équilibre.

S'agissant de la tarification, M. Khelif a parlé de l'écotaxe sur les poids lourds et de la directive « Eurovignette ». Elle sera à l'origine d'une évolution en profondeur puisqu'il faudra internaliser les coûts externes. L'Allemagne et la Suède se sont opposées pour l'instant à la prise en compte du CO_2. Quelles perspectives existent pour la directive « Eurovignette » ? Quels financements en attendre au plan national ?

M. Daniel Paul a jugé que, dans ces interventions successives, se dissimule un tabou, une expression qui tient en trois mots : partenariat public-privé, le fameux PPP. Il faut oser dire les choses ! C'est probablement la direction dans laquelle on nous oriente compte tenu des insuffisances du financement public. Ce sera ça ou rien ! M. du Mesnil, lui, a franchi le pas lors d'une autre réunion il y a quelques semaines.

Par ailleurs, pour faire suite aux propos de M. Rose, peut-on développer le ferroviaire sans pénaliser volontairement le routier et l'autoroutier ? Il ne semble guère possible de courir deux lièvres à la fois et on ne peut pas dire que l'on aidera le ferroviaire – sous toutes ses formes, fret et passagers, et toutes distances – à s'en sortir sans mettre le holà, grâce à une politique publique appropriée, au développement du transport routier en général.

Pour sa part, M. Daniel Paul a toujours été réservé envers le projet « Seine-Nord Europe ». M. Sivardière n'a pas tort de dire que ce sera une belle autoroute desservant Anvers et Dunkerque, qui a au moins le mérite d'être en France. En revanche, nulle part ne figure dans le Grenelle la moindre ligne sur un projet qui aurait donné du sens à Seine-Nord, c'est-à-dire le projet « Seine-Est ». Celui-ci aurait permis aux ports de la Basse-Seine, y compris celui de Paris, d'aller, *via* Champagne-Ardenne, jusqu'au Luxembourg et, du coup, d'améliorer ce que l'on appelle l'attractivité du territoire.

Enfin, la question du financement est au cœur de toutes les politiques publiques. Aujourd'hui, on parle des transports, mais ce sera demain de la sécurité sociale, des retraites ou de l'école. Or toutes ces politiques sont aujourd'hui sanctionnées par les insuffisances de financement, que les victimes s'appellent AFITF, RFF, SNCF ou autres. Ce sont toujours les mêmes logiques qui sont à

l'œuvre. Il faudrait que l'on nous dise enfin par souci d'honnêteté – dans le premier cas, de sécurité dans le deuxième et de transparence dans le troisième – que l'impasse financière sera comblée par les partenariats public-privé, que « Seine-Nord » n'a de sens que si « Seine-Est » vient le compléter et enfin, que, pour favoriser le ferroviaire, il faudra bien pénaliser la route.

M. Yanick Paternotte a indiqué à M. Sivardière qu'il est élu de Roissy et qu'il s'intéresse à tous les modes de transport, y compris au canal « Seine-Nord ». Ayant été administrateur du port autonome de Paris, il n'a pas eu l'impression que les gens du Havre et de Rouen se plaignaient de cette infrastructure à taille européenne. Elle constitue aussi, pour une partie des populations du détroit du Pas-de-Calais, une réponse pour mieux répartir les flux. On ne peut pas à la fois être contre la route et contre la voie fluviale. Au lieu de ne plaider que pour un seul type de report, il vaudrait mieux aujourd'hui, pour aller dans le sens de M. Rose, privilégier les plates-formes multimodales avec une incitation au développement durable. C'est la chaîne logistique qu'il faut organiser et non opposer un mode de transport à un autre.

M. Sivardière a ensuite évoqué les infrastructures en Ile-de-France, il avait sans doute en tête la Francilienne Ouest et l'A16. En tant que maire d'une commune qui, du fait de leur absence, supporte tous les trafics de report routiers, M. Poignant l'invite à venir présenter ses thèses devant les habitants exposés au bruit et à la pollution de l'air. Il y rencontrera sûrement un vif succès. Un réseau doit d'abord être fluide ! Quand 200 000 véhicules par jour traversent le centre ville, faute de mieux, et que cet engorgement finit par tuer à petits feux les industries de Cergy-Pontoise et l'industrie automobile de Poissy, il faut bien à un moment faire preuve de réalisme.

Quant à la concurrence des projets face au financement, on peut être tenté de répondre que les bons projets trouvent des financements. S'il y a un retour sur investissement, on trouvera les fonds. Comme l'a laissé entendre Daniel Paul, les partenariats public-privé sont faits pour ça. Si le projet est bon, il trouvera des financeurs, publics comme privés. Ainsi, le projet CAREX de TGV fret qu'anime M. Poignant aboutira bien à du report modal, mais il faut aussi une plate-forme intermodale. Si l'on exclue l'intermodalité, on n'aura plus de chaîne logistique, ni de développement durable, ni de croissance économique.

Il semble y avoir une opposition entre les discours de M. du Mesnil et M. Rose. Le premier déclare que les infrastructures existent, ce qui n'empêche pas le déclin du fret, tandis que le second déplore l'absence de sillons, la qualité du réseau et l'ouverture au fret. Où est la vérité ? Est-ce la qualité ou la quantité qui fait défaut ?

M. Maxime Bono a souhaité savoir à quoi sert désormais l'AFITF. Son président annonce quasiment qu'elle sera bientôt en cessation de paiement. Dans le contexte de la révision générale des politiques publiques, on peut se faire du souci pour son avenir. M. de Robien avait dit, lorsque les sociétés d'autoroutes ont

été vendues, qu'on ne vend qu'une fois et qu'on pleure toute sa vie. Le temps des pleurs est venu.

Au-delà, l'avenir des infrastructures de transport est source de préoccupation. On dit que l'ouverture à la concurrence est la réponse à toutes les difficultés rencontrées par le fret ferroviaire. Mais, depuis 2003, l'ouverture, certes partielle, n'a pas entraîné une augmentation du trafic. Un point devrait d'ailleurs être fait sur ce que l'ouverture à la concurrence a apporté. Si la SNCF a désormais des concurrents, on n'a en aucun cas observé le transfert modal que l'on aurait pu espérer. Le président de RFF préconise le cadencement pour mieux utiliser le réseau existant, mais cela suppose aussi des investissements considérables dans la signalisation, domaine où nous sommes très en retard. La regrettable insuffisance des financements signe la fin de l'AFITF.

Quelles solutions reste-t-il ? On ne peut rejeter les partenariats public-privé – les maires en ont l'habitude – mais, s'agissant d'infrastructures aussi stratégiques que les voies ferrées, on peut craindre les conséquences du dessaisissement de la puissance publique sur l'aménagement du territoire. En dehors de ces PPP, qui va-t-on faire payer pour développer le fret ? Les passagers du TGV ? Ou les automobilistes et, plus généralement la route, comme l'a proposé M. Sivardière ? Autrefois, l'AFITF organisait cette collecte de la route au rail, on peut craindre qu'elle ne soit plus en mesure de le faire. En tout cas, il faudra bien choisir puisque l'État n'est pas à même de remplir son rôle dans le financement des infrastructures.

M. le président Patrick Ollier s'est interrogé sur ce que M. Bono reproche à l'AFITF. Mais, en tant que modeste administrateur, il peut lui assurer que des discussions sont précisément engagées avec le Gouvernement pour que l'Agence puisse bénéficier de recettes affectées et se procurer les 2 milliards dont elle a besoin. Il ne faut préjuger des décisions qui seront prises, mais, en attendant, il ne faut pas non plus enterrer l'AFITF.

Mme Françoise Branget a rejoint les positions de M. Paternotte sur l'intermodalité. On a trop longtemps opposé les modes de transport les uns aux autres, et on aurait tout à gagner à examiner de près le modèle allemand. En Allemagne, certains sillons ont été privatisés et l'ouverture à la concurrence s'est accompagnée d'un fort développement du fret ferroviaire. De plus, 13 % du fret circule sur les voies d'eau. Les liaisons interbassins sont le moyen de favoriser la cohérence dans le transport de marchandises car, si Marseille et Le Havre souffrent d'un manque d'activité par rapport aux ports néerlandais, c'est la conséquence de l'absence de liaison interbassins. M. Paul a raison, il faut développer « Seine-Moselle », « Rhin-Rhône », ou encore « Saône-Moselle ». Il faut développer les liaisons fluviales, mais surtout veiller à la cohérence du transport de marchandises.

M. Cyrille du Peloux a vu dans « Eurovignette » une des réponses possibles en faisant payer la tonne-kilomètre dans un cadre européen. Ce serait un

bel outil économique pour favoriser le transfert modal et le financement des infrastructures. En outre, il aurait un impact positif sur l'environnement et la sécurité.

Quant au coût de la maintenance et d'accès à l'infrastructure, il faut noter que, pour être un opérateur en Allemagne et aux États-Unis, le coût d'accès à l'infrastructure reste bas : nous payons 1,20 euro à la tonne-kilomètre en France, contre deux euros en Allemagne. Pourtant, nous nous développons plus vite en Allemagne. La différence réside dans la qualité dans l'affectation des sillons. Il y a Outre-Rhin peu de goulots d'étranglement, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y ait pas de problèmes de financement des infrastructures. Mais celles qui existent sont bien utilisées. La clé, c'est l'efficacité de la régulation. Or qui dit plus de trafic dit plus de recettes.

Quant aux recettes complémentaires pour financer le réseau, il faut rappeler que la SNCF réalise des profits très élevés : elle a un endettement zéro, elle s'est dégagée de ses engagements sociaux exorbitants du droit commun. Elle est vraiment dans une situation extraordinaire, sans faire pour autant de gains de productivité. Pourquoi ? Parce qu'elle est en situation de monopole. Elle vient de lancer une OPE sur Geodis, elle est en train de prendre le contrôle de Keolis, ce qui pose un problème fondamental de droit de la concurrence. Comment une entreprise bénéficiant d'un monopole et des financements de la collectivité – puisqu'elle s'est défaite de ses engagements de retraites –, peut-elle en même temps intervenir sur des marchés ouverts à la concurrence, sans y être soumise sur son propre marché ? Selon le chiffre qui circule, la SNCF dégage du TGV 1 milliard d'euros de profit. Et il est possible de faire payer davantage l'accès au réseau pour se rapprocher de la moyenne européenne. Développons le trafic, faisons payer l'accès un peu plus cher à tous les opérateurs et mettons en place – c'est l'objet de cette loi – les autorités de régulation qui conviennent.

M. Jean Sivardière a observé que les défis résident dans le prix de l'énergie et le réchauffement climatique, car les infrastructures sont construites pour des décennies et les décisions qui sont prises aujourd'hui ne se concrétiseront pas avant vingt ou vingt-cinq ans. Quel sera alors le prix du pétrole ou le trafic du nouvel aéroport de Nantes ?

En guise de conclusion, il faut une politique globale cohérente. Tout à l'heure, il a été question de l'échec de l'autoroute ferroviaire. Il n'a rien de choquant et il durera jusqu'à l'instauration du péage à la tonne-kilomètre qui intégrera les externalités. Ce jour-là, les choses changeront.

Il y a un bon exemple à suivre dans le domaine du rail, c'est la Suisse. Les Suisses ont depuis longtemps perçu tous les inconvénients du transit routier et ils ont réfléchi pendant vingt ans à la parade. Ils ont finalement adopté une politique cohérente consistant à bloquer les capacités routières internationales et à percevoir une « écotaxe » sur le trafic routier – la RPLP, pour redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations – dont le produit finance d'énormes travaux

ferroviaires : le plan Rail 2000 et les deux tunnels du Lötschberg et du Gothard. En 2020, ils auront résolu le problème.

M. Hubert du Mesnil a souligné que, pour assurer son développement, le ferroviaire doit d'abord compter sur lui-même plutôt que sur les pressions exercées sur les autres, car il a des réserves de progrès qu'il lui faut mobiliser. La vitesse moyenne de circulation des trains de marchandises se situe entre quinze et vingt kilomètres à l'heure et la route n'y est pour rien. Il faut donc commencer par « se retrousser les manches » pour faire marcher le réseau ferroviaire. Le TGV a été inventé en interne, on n'a qu'à continuer à innover.

Le ferroviaire ne pourra jamais se passer d'argent public. On a donc bien besoin d'une agence. Que l'on fasse appel au privé pour optimiser les délais et les coûts, c'est une chose, mais se passer d'argent public, en est une autre.

Quant à « Eurovignette », la route paie déjà beaucoup de choses, mais elle pourrait payer plus, notamment les tracés deux fois deux voies. Certes, il faut déployer la tarification « Eurovignette ». Mais encore faut-il que les prélèvements servent non seulement à renchérir le prix de la route, mais surtout à financer le ferroviaire ! S'ils vont renflouer les finances publiques, l'État ne s'en portera que mieux, mais cela ne nous rapportera rien. Il faut certes équilibrer les conditions de concurrence, mais le prix du carburant s'en charge automatiquement. Développer la tarification, certes, mais à condition qu'elle serve de source de financement.

L'élargissement de l'Union européenne crée de la croissance. Deux ans après l'ouverture du marché à la concurrence, et, pour la première année, le trafic de marchandises va cesser de baisser. Les entreprises privées ont pris 10 % de parts de marché, ce qui représente une croissance exceptionnelle, sans que ce développement se soit fait entièrement au détriment de la SNCF. Le transport ferroviaire est en croissance nette.

Il est de la responsabilité de RFF d'offrir les bons sillons. RFF doit s'entendre avec la SNCF pour qu'il en soit ainsi et a en la matière une obligation de résultat.

M. Christian Rose a répondu à M. Paternotte que la dissension entre M. du Mesnil et lui-même n'est qu'apparente, parce que les goulots d'étranglement sont concentrés à certains endroits précis du territoire. Le fret circule selon cinq axes : trois axes nord-sud – Lille-Perpignan, Lille-Montpellier et Lille-Marseille – et deux axes transversaux, Le Havre-Italie, d'une part, et Le Havre-Allemagne. Sur ces axes, l'on retrouve Paris, Lyon et Montpellier, qui sont bien les points de blocage.

S'agissant d'Eurovignette, M. Christian Rose a déclaré ne pas partager l'idée d'introduire une régulation intermodale par les coûts. Quoi qu'on fasse et quoi qu'on imagine, le transport routier restera largement dominant. Si on généralise une taxe sur les poids lourds sans mesure d'accompagnement, ou sans modulation intelligente et efficace tenant compte de l'offre de transport alternatif,

on pénalisera l'ensemble des marchés captifs de ce mode de transport. La question deviendra alors politique : ce sera le consommateur qui paiera, pour un objectif de report modal qui n'aura pas forcément été atteint. Une augmentation – naturelle ou fiscale – des coûts de transport routier peut constituer un signal prix, mais elle ne suffira jamais à mailler l'Europe d'un réseau ferroviaire serré.

Concernant les projets fluviaux, Mme Branget a raison d'inviter à réfléchir à un axe « Seine-Moselle », pour relier les bassins du Nord et du Sud. Il est indispensable, mais la priorité du moment, c'est le canal « Seine-Nord », et l'on ne peut accepter l'idée qu'il soit remis en cause. Sans doute a-t-il été, à tort, présenté comme essentiellement environnemental, alors qu'il s'agit aussi d'un projet économique. Il est pourtant de nature à remplir trois objectifs majeurs. Premièrement, contrairement à ce qui a été dit, il contribuera à élargir l'hinterland du port du Havre, et les Havrais portent ce projet, car les ports sont tributaires des autres modes de transport pour évacuer les conteneurs. Il s'agit là d'un marché d'avenir et l'intermodalité offre certainement les meilleures perspectives de report modal. Le transport combiné rail-route peut doubler d'ici à 2012. Deuxièmement, le canal « Seine-Nord » sert à l'approvisionnement en granulats de l'Île-de-France, ce qui est important au regard des perspectives de développement urbain à un horizon de vingt ans. Troisièmement, c'est une fabuleuse occasion de rapatrier enfin sur le territoire national toutes les activités logistiques qui se font aujourd'hui aux Pays-Bas et en Belgique, et qui nous envoient des camions, et pas des trains. Il faut cesser de dénigrer ce projet qui se justifie pleinement.

M. Stéphane Khelif a observé, s'agissant d' « Eurovignette », que la mise en place d'un péage sur le trafic non concédé ne sera pas une première : il faut évoquer le cas de l'Allemagne et de la Suisse, qui, n'étant pas membre de l'Union, a négocié l'internalisation des coûts externes. L'écart entre les deux pays est de un à cinq. La taxe routière, parce qu'elle est cinq fois plus chère, rapporte à la Suisse 850 millions sur un territoire plus petit que la région Rhône-Alpes. C'est là une source de financement intéressante.

L'AFITF est habilitée à financer des contrats de partenariat. Dans le budget de cette année, figure un contrat de partenariat PPP routier, pour réaliser la liaison L2 à Marseille. Les collectivités locales sont d'accord pour y participer. Elle a donc de bonnes chances de se faire.

À quoi sert l'AFITF ? Il existe une agence de ce type en Allemagne – elle porte d'ailleurs le même nom – qui est financée uniquement par la taxe perçue sur les poids lourds. Nous sommes là pour honorer les engagements qui ont été pris. Le Gouvernement devrait donc trouver des solutions. L'expérience des trois dernières années a montré que nous avions réussi à atteindre un niveau d'engagements financiers considérable, de l'ordre de 12 milliards. Il n'y a pas de raison de revenir sur des engagements politiques, cette fois, qui étaient des engagements très forts.

M. le président Patrick Ollier a remercié très sincèrement, au terme de cette table ronde, tous les intervenants. Le compte rendu sera le plus précis possible et cette audition servira incontestablement au rapporteur et aux groupes politiques à préparer les amendements au texte ainsi que le débat du mois d'octobre.

E.— TABLE RONDE DU MERCREDI 16 JUILLET 2008 SUR LES TRANSPORTS (HORS FERROVIARES)

Dans le cadre de l'examen du **projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement**, la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a organisé une **table ronde sur les transports (hors ferroviaires)**.

Dans le cadre de l'examen du **projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement**, la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a organisé une table ronde avec **M. François Bordry, président de Voies Navigables de France (VNF), M. Eudes Riblier, président d'Armateurs de France, M. Jacques Pichot, secrétaire général d'Air France à la direction Qualité, environnement et développement durable, accompagné de M. Guy Tardieu, directeur de cabinet de M. le président Spinetta, M. Jean-Paul Deneuville, délégué général de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR), M. Hervé Cornède, délégué général de la Fédération des entreprises de transport et logistique de France, Mme Thérèse Martinet, directeur des affaires publiques et de l'environnement de PSA Peugeot Citroën accompagnée de M. Hervé Pichon, délégué du groupe PSA pour les relations avec les institutions françaises et le Parlement européen, M. Luc-Alexandre Ménard et Mme Louise d'Harcourt, directeurs délégués aux affaires publiques du Groupe Renault.**

Au nom de la commission des affaires économiques, de son président, M. Patrick Ollier, et de M. Christian Jacob, rapporteur du projet de loi sur la mise en œuvre du « Grenelle de l'environnement », **M. Serge Poignant, vice-président**, a souhaité la bienvenue à tous les participants à cette table ronde.

Si nombre de questions se posent sur les modes de transport non ferroviaires, qu'en est-il, en particulier, des projets de construction de « véhicules propres » – biocarburants, hydrogène, nouvelles technologies ?

Si, comme l'a indiqué **le rapporteur Christian Jacob**, la complémentarité entre les différents types de transport est une nécessité, comment mieux utiliser les infrastructures ? Comment, en outre, concilier compétitivité et respect des objectifs du Grenelle : 20 % d'économies d'énergie, 20 % d'énergies renouvelables, réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) ? Qu'en est-il, par ailleurs, du développement du « moteur propre », de la voiture hybride et de la voiture électrique, alors que le Portugal et le Danemark, par exemple, investissent considérablement dans ce secteur ? Quel est l'avis d'Air

France quant à l'idée d'inclure les émissions du transport aérien dans le système du marché des quotas d'émissions ? Qu'en est-il, enfin, des reports fluviaux envisageables à cinq ans puis à moyen et à long terme ?

Le vice-président Serge Poignant a demandé quel est le point de vue de la Fédération nationale des transports routiers sur l' « écotaxe » et l' « eurovignette ».

M. Maxime Bono, au nom du groupe SRC, a demandé pourquoi aucun représentant des transports urbains n'avait été invité à cette table ronde et si une audition ultérieure est prévue.

Par ailleurs, selon le texte, l'amélioration de la compétitivité des ports français permettra l'accroissement du transport de fret et des activités de logistique créatrices d'emplois ; à cette fin, l'État accompagnera le développement des capacités portuaires et créera les conditions d'une desserte terrestre efficace des grands ports français par les modes de transports massifiés ferroviaires et fluviaux. Comment Armateurs de France envisagent-ils de s'inscrire dans cette perspective et d'accompagner les efforts des autorités publiques et des ports autonomes afin de favoriser le développement de systèmes logistiques cohérents ?

Qu'en est-il, en outre, du développement des véhicules hybrides et électriques en France et en Europe ? PSA et Renault croient-ils à l'avenir d'un véhicule urbain plus léger et moins polluant ou au développement des transports publics ?

M. Daniel Paul, au nom du groupe GDR, a noté que si le projet « Seine-Nord » constituait un atout pour l'aménagement du territoire, aucun autre dispositif d'envergure n'était inscrit dans le Grenelle de l'environnement, alors qu'il aurait-il été de bonne politique de prévoir un plan beaucoup plus large. Qu'en est-il, par exemple, de « Seine-Est » ou de « Seine-Moselle » ? Quel est, à ce propos, le point de vue de VNF ?

Quid, par ailleurs, des autoroutes de la mer et de leur financement ? Il semble, compte tenu des exemples de Toulon et Civitavecchia, que leur rentabilisation soit délicate, que les premières années de développement soient cruciales et que des subventions publiques soient nécessaires. Qu'en est-il dans donc dans ce domaine et, en particulier, en Manche et en Mer du Nord ?

Quid, enfin, du développement des « moteurs propres », tant pour les voitures que pour les bateaux ? Les constructeurs français ne sont-ils pas en retard ? N'existe-t-il pas des pressions pour que ces nouveaux moteurs ne voient pas trop rapidement le jour ?

M. Jean-Louis Léonard, au nom du groupe UMP, a rappelé que le Gouvernement a mis en place un nouveau programme de recherche pour les transports terrestres, PREDIT 4, doté de 400 millions, le Grenelle de l'environnement devant accroître son financement de 100 millions

supplémentaires. Les constructeurs français se sont remis au travail depuis 2003 dans un domaine où ils avaient, semble-t-il, relâché un peu leurs efforts et ils sont aujourd'hui plutôt en avance dans le créneau des petits véhicules. L'effort de recherche publique est-il à la hauteur de l'effort de la recherche privée de 3,5 milliards ? Le moteur à combustion peut-il par ailleurs permettre encore de réaliser des gains ? L'hybridation constitue-t-elle une solution intéressante ? L'hydrogène peut-il être un carburant de substitution efficace dans les vingt ou trente prochaines années ?

Enfin, la culture française des transports publics collectifs est-elle suffisamment enracinée pour contribuer à la limitation durable des dépenses d'énergie et les politiques publiques ainsi que les partenariats publics privés (PPP) sont-ils suffisamment développés pour répondre aux objectifs du Grenelle ?

Mme Françoise Branget, comme M. Daniel Paul, a déploré la seule inscription du canal « Seine-Nord » dans le projet alors que le réseau fluvial français est le plus important d'Europe avec 8 000 kilomètres de voies fluviales dont, hélas, seulement 2 000 km sont navigables. Les liaisons inter-bassins seront-elles bientôt réalisées afin de rendre les ports plus attractifs ?

M. François Bordry, président de Voie Navigables de France (VNF), a indiqué que la liaison « Seine Nord-Europe » est en effet sur le point d'aboutir, le Conseil d'État ayant donné un avis favorable à la fin du mois de juin et la publication de la déclaration d'utilité publique (DUP) étant annoncée pour la première quinzaine de septembre. La réunion organisée la semaine dernière entre M. le ministre d'État Jean-Louis Borloo et les présidents des régions concernées a par ailleurs été très fructueuse. Il s'agit là d'un élément important qui contribuera au désenclavement du réseau fluvial français : non seulement « Seine-Nord » permettra de fluidifier le trafic, mais la France ainsi reprendra toute sa place dans le domaine de la logistique, le développement des ports français impliquant l'offre d'un certain nombre de services qui seront désormais possibles. En effet, 40 % des grands centres logistiques européens pour les produits en provenance d'Asie du Sud-est se situent aujourd'hui en Hollande, 25 % en Allemagne, 16 % en Flandre et moins de 5 % en France. De surcroît, les grands ports français, dans le passé, ne se sont pas suffisamment intéressés à leurs dessertes terrestres. « Seine Nord-Europe » est donc une chance pour que la France puisse développer le transport massifié ; la capacité de cale sera importante ; les matériels pourront venir sur la Seine et repartir en fonction de la conjoncture.

Un canal a été creusé voilà une dizaine d'années entre Anvers et Rotterdam ; le premier port était inquiet de la concurrence du second ; or, les deux ont profité de cette nouvelle situation. La liaison « Seine Nord-Europe », en outre, n'est pas seulement une infrastructure mais constitue un système de transports : pour la première fois, le périmètre des plateformes multimodales le long du canal sera inclus dans celui de la DUP après un travail effectué en amont avec les collectivités territoriales. Une inauguration avant 2015 est possible, à condition

que les ports et les *hinterlands* s'organisent avec tous les modes de transport, comme c'est le cas à Duisbourg, *hub* à l'intérieur des terres.

Le domaine fluvial, par ailleurs, est un peu le « parent pauvre » du Grenelle, alors qu'il conviendrait de régénérer le réseau à l'instar du réseau ferroviaire. Une centaine de millions d'euros par an seulement seraient nécessaires pour que l'essentiel des canaux de grand gabarit soit remis en état en cinq ou six ans.

Enfin, il n'y a en l'état aucune raison de s'inquiéter pour la liaison « Saône-Moselle » : outre qu'il n'est pas possible de réaliser en même temps plusieurs liaisons fluviales de plusieurs milliards d'euros, les études avancent pour préparer les conditions d'un débat public qui pourrait avoir lieu aux alentours de 2011. Le trafic sur le Rhône peut-être multiplié par sept ou huit sans qu'il soit nécessaire d'en améliorer l'infrastructure. Un travail sur la multimodalité devrait être également initié, en particulier avec le secteur ferroviaire : les marchandises circuleraient par exemple sur la Seine pour traverser Paris, le chemin de fer prenant le relais à partir de Montereau et Nogent sur Seine.

Mme Françoise Branget a déclaré qu'il ne faut pas se focaliser sur telle ou telle liaison, toutes étant nécessaires. Par ailleurs, la réalisation de toutes les liaisons inter-bassins équivaudrait-elle, comme il semble que cela soit le cas, au coût de la liaison Lyon-Turin ?

M. François Bordry a répondu par l'affirmative.

M. Jean-Yves Le Déaut s'est interrogé sur la possibilité d'utiliser des canaux à grand gabarit sur le Rhin et la Moselle comme arrière-ports des ports néerlandais.

M. François Bordry a observé que Strasbourg, Metz, Nancy et Mulhouse travaillent bien entendu beaucoup avec les ports du nord. Par ailleurs, des logistiques céréalières bourguignonnes transitent désormais par la Saône vers Marseille *via* le « port Tellines » qui a vocation à croître. La liaison « Saône-Moselle » est donc à l'étude, mais il est prématuré de se projeter au-delà.

M. Jean Proriol a demandé quelle était la contribution d'Air France au Grenelle de l'environnement s'agissant des économies d'énergie et de la réduction des gaz à effet de serre. Par ailleurs, quelles sont les perspectives d'Air France quant aux dessertes des aéroports dans le cadre des liaisons est-ouest, notamment, quant à celui de Clermont-Ferrand, *hub* qui a desservi jusqu'à une trentaine de villes ?

Quelle est, enfin, la politique des grands constructeurs en matière de covoiturage, notamment en ce qui concerne les locations de véhicules ?

M. Philippe Tourtelier s'est interrogé sur le sort des régions périphériques et, notamment, de la Bretagne, dans la perception de l'écotaxe des

poids lourds. Cette dernière sera-t-elle organisée sur le plan communal, départemental, national ?

Par ailleurs, qu'en est-il du développement de la voiture à hydrogène ? Les problèmes liés au stockage de l'hydrogène sont-ils ou non réglés ? Quelles seront ses conséquences potentielles sur les émissions de gaz à effet de serre ?

Enfin, en ce qui concerne la logistique, une réflexion sur l'optimisation des circuits de distribution dans le commerce est-elle organisée ? Le développement des magasins de proximité ne serait-il pas à ce propos fort utile ?

M. Jean-Yves Le Déaut a d'abord demandé si l'objectif 3x20, auquel malheureusement beaucoup ne croient pas, tel le directeur de Réseau de Transport d'Électricité – RTE –, a conduit les responsables des divers domaines du transport à mener une réflexion sur la consommation énergétique de la France à l'horizon 2020.

Par ailleurs, la recherche permet-elle d'envisager des ruptures technologiques rapides entraînant des économies d'énergie réelles – la pile à hydrogène étant plutôt prévue dans un lointain avenir ? Que penser à cet égard du refus de l'Agence de l'Innovation Industrielle – AII – de financer le projet de Renault et d'Arcelor d'alléger le poids des véhicules de 300 kg en une dizaine ou une quinzaine d'années ?

S'agissant, enfin, du transport aérien, qui contribue pour 3 % aux émissions de gaz à effet de serre, quelles sont les solutions proposées pour réaliser des économies énergétiques dans ce domaine afin de ne pas parvenir, comme le craignent certains, à une contribution de 10 % ?

M. Serge Letchimy a tenu surtout à sensibiliser la commission sur un problème de méthode. En effet, si le comité opérationnel 27 « outre-mer » permet d'aborder les particularités de l'outre-mer, toute une série de problèmes transversaux échappe aux réflexions du comité. La question du transport, qui n'est d'ailleurs pas vécue de la même façon en métropole et dans les îles d'outre-mer, concerne non seulement la réduction des gaz à effet de serre, mais aussi l'aménagement du territoire et le développement économique.

Or un problème de gouvernance en matière énergétique se pose à cet égard. Personne, en effet, sur le plan institutionnel, n'est aujourd'hui responsable, qu'il s'agisse de l'État, des départements ou de la région, ce qui a pour conséquence une inorganisation totale. Il convient donc de profiter de l'occasion offerte par le Grenelle pour procéder à un « toilettage » institutionnel et juridique dans le domaine du transport maritime et, surtout, des transports terrestres.

M. Eudes Riblier, président d'Armateurs de France, a rappelé, s'agissant des questions portant sur la compétitivité des ports français, que les armateurs sont d'abord des clients et non des opérateurs portuaires – dont les plus grands sont notamment Dubaï Ports World et l'Autorité portuaire de Singapour –,

même si certains armateurs, en particulier de porte-conteneurs, sont eux-mêmes devenus des opérateurs portuaires du fait de l'impact des congestions portuaires sur leur activité.

Aussi les armateurs se sont-ils positionnés par rapport à la réforme portuaire plus comme des témoins de ce qu'ils peuvent observer dans les grands ports mondiaux, que comme des opérateurs portuaires. Cette position de témoin ne les empêchera cependant pas d'opter pour la priorité nationale chaque fois qu'ils pourront opérer les navires à Marseille, au Havre, à Dunkerque ou dans d'autres grands ports français, plutôt qu'à Anvers, à Rotterdam, à Hambourg ou ailleurs. De même, les armateurs français sont prêts à réaliser des investissements de superstructure, comme ce fut le cas au Havre, à partir du moment où la capacité d'utilisation des équipements sera sûre et efficace.

Ils sont également prêts à investir aussi bien dans des dispositifs de navette ferroviaire – comme l'a fait le groupe CMA CGM et le président de son directoire, M. Saadé, en raison de la complémentarité qui peut exister entre le transport maritime et le transport ferroviaire – que dans le pré et post-acheminement fluvial, comme c'est le cas avec les navettes qui circulent entre Le Havre, Rouen et Gennevilliers, cela également à partir du moment où la sécurité et l'efficacité des opérations dans les ports français sont raisonnables, ainsi que l'avenir le laisse espérer.

Concernant les autoroutes de la mer, dont on parle, mais que l'on ne voit pas beaucoup, comme le soulignait M. Daniel Paul, il faut remarquer que les navires n'ont pas été financés en tant qu'infrastructure au même titre qu'une voie ferrée ou qu'une route, comme le préconisait dans son rapport le sénateur Henri de Richemont. La liaison maritime Toulon-Civitavecchia peut-elle, en effet, être vraiment considérée comme une autoroute de la mer avec un départ tous les deux jours ? Comment peut-on espérer en effet fidéliser une clientèle de camionneurs, obligée de faire du « juste à temps » ?

C'est à la lumière de ce besoin d'investissements d'infrastructure qu'il convient d'étudier le dossier des autoroutes de la mer, à condition, parallèlement, de lever certaines barrières, notamment en faisant en sorte que les contrôles de sécurité ne soient plus différents selon qu'il s'agit de transport maritime ou routier – un transport de dynamite fait l'objet de mesures de contrôle drastiques sur un navire, mais d'aucun à l'entrée, par exemple, du viaduc de Millau un 15 août.

Pour autant, on ne peut considérer la liaison « Manche-Mer du Nord » comme une autoroute de la mer s'il ne s'agit que de faire du trans-Manche. *A contrario*, la liaison « Portugal-Norvège » constitue un vrai beau projet d'autoroute de la mer, en évitant à des camions des milliers de kilomètres terrestres, dans l'attente que le ferroviaire puisse éventuellement prendre le relais. Un tel projet suppose cependant des investissements d'infrastructures non seulement extrêmement lourds, mais également multinationaux puisque, à la limite, plus rien de français ne concernerait une telle autoroute de la mer.

En ce qui concerne les problèmes de pollution, il est certain que le transport maritime a longtemps vécu sur un acquis, celui d'être le mode de transport le moins polluant, et qu'il n'a pas compris qu'il devait lui aussi réaliser des efforts en la matière. Aujourd'hui, la prise de conscience s'est faite et le transport maritime est devenu le mode de transport le moins polluant à la tonne kilomètre, sachant cependant qu'il représente 90 % des tonnes kilomètres transportées dans le monde, ce qui tend d'ailleurs à démontrer que ce sujet, comme beaucoup d'autres dans le domaine maritime, ne peut être traité qu'au niveau international. Or, si la France dispose de quelques beaux fleurons, elle n'est en aucune manière en position d'imposer quoi que ce soit à l'ensemble de la communauté armateuriale. Aussi doit-elle s'attacher à toujours privilégier le passage par l'Organisation maritime internationale, car c'est par ce biais que les réglementations doivent être édictées. Tel fut le cas en matière de pollution maritime avec l'utilisation de carburants à teneur en soufre de 0,1 % et non plus de 3,5 %, ou encore avec l'obligation, pour l'alimentation externe des navires, de se brancher dans les ports sur le courant de terre. La réglementation internationale évolue donc, et la France, qui en a été souvent à l'origine, doit s'appuyer sur sa crédibilité en la matière pour faire en sorte que toute réglementation maritime passe par l'OMI.

Concernant les consommations globales de combustibles liées au transport maritime, il sera extrêmement difficile, à l'horizon 2020, de diviser par deux les émissions de CO_2. En revanche, les évolutions réglementaires pourront conduire, même avec le doublement du transport maritime international, à diviser par plus de deux les émissions de soufre et de particules métalliques.

M. Jacques Pichot, secrétaire général d'Air France à la direction qualité, environnement et développement durable, a souligné qu'Air France a participé avec conviction au Grenelle de l'environnement, consciente de la nécessité de maîtriser ses impacts environnementaux pour les riverains et les citoyens en général. Ces débats ont abouti à une convention, signée le 28 janvier dernier entre les principaux acteurs du transport aérien français et les ministres Jean-Louis Borloo, Dominique Bussereau et Nathalie Kosciusko-Morizet, dont certains points ont été repris dans le projet de loi « Grenelle de l'environnement ». Aujourd'hui, le transport aérien n'est évidemment pas dans la même situation qu'alors, du fait de l'augmentation considérable du prix du pétrole : dépôts de bilan de compagnies aériennes aux États-Unis, f**usion** Delta Air Lines-**Northwest** Airlines, annonce par Ryanair, compagnie low-cost qui avait encore une croissance très forte voilà peu, de garder vingt avions à terre l'hiver prochain, baisse de l'offre de 4 % de British Airways...

Pour sa part, le groupe Air France-KLM estime que la crise sera durable du fait d'un prix du carburant qui restera très élevé – au-delà des 140 dollars le baril – dans les années à venir. Aussi devra-t-il établir un plan qui réponde à la modification de ses structures de coût puisque si, en 1997, le poste carburant représentait 4 à 5 % de ses charges d'exploitation, il compte désormais pour plus de 30 %, voire pour plus de 50 % s'agissant de l'activité long-courrier. Le groupe

devra ainsi devra trouver 1,4 milliard d'euros, soit l'équivalent du résultat de son exercice passé.

A cet égard, la recherche aéronautique – ainsi que l'engagement en a été pris dans le Grenelle de l'environnement – sera développée afin de produire des avions plus économes en combustibles et de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO_2 de 50 % par passager/kilomètre, les émissions de NOX – les oxydes d'azote – de 80 %, et le bruit perçu de 50 %.

La crainte que le transport aérien n'atteigne le pourcentage de 10 % d'émissions de gaz à effet de serre n'est due qu'à une projection mécanique et ne semble pas réaliste. Il est vrai cependant que l'aérien ne dispose pas pour l'instant de carburant de substitution. La recherche est donc essentielle, comme l'a été le soutien apporté dès l'origine à l'inclusion du transport aérien dans le système européen d'échange de permis d'émissions de CO_2 pour lutter contre l'effet de serre.

Air France-KLM poursuivra dans ce cadre son programme de modernisation de sa flotte en retirant certains B747-400, pourtant de dernière génération, pour les remplacer par des avions plus performants tels que le B777 et le A380 ; le groupe milite d'ailleurs en faveur d'une version allongée de ce dernier. Cette modernisation représente un investissement de 2 milliards d'euros par an. À l'horizon 2012, **Air France**-KLM s'est engagé à réduire la **consommation** moyenne par **passager** à 3,7 litres aux **100 kilomètres, ce qui est un pari ambitieux et coûteux.**

Le Grenelle de l'environnement a également été l'occasion pour Air France-KLM de prendre l'engagement de réduire, entre 2005 et 2012, les émissions de CO_2 de 20 % sur la desserte métropole-départements d'outre-mer et de 5 % sur ses vols domestiques, grâce, dans ce dernier cas, à la modernisation de la flotte, encore que les gains en la matière soient plus faibles que pour le long-courrier et à la diminution des dessertes moyen-courrier.

La substitution du train à l'avion n'est pas un phénomène récent. Il n'existe ainsi plus de desserte aérienne entre Lyon et Orly, sauf pour les correspondances vers l'outre-mer. Quant au transport multimodal, Air France-KLM a conscience qu'il lui faut compléter son offre sur certaines dessertes par d'autres modes de transport. Encore faut-il que ces derniers s'adaptent au fonctionnement en hub, c'est-à-dire à la plate-forme de correspondance qui permet de concentrer des petits flux, autour de six plages de rendez-vous, pour rentabiliser les liaisons long-courriers aussi bien en passagers qu'en fret. Le pire serait en effet d'offrir des dessertes avec des coefficients de remplissage de 50 %, ce qui serait gage d'inefficacité à la fois économique et environnementale. La chance d'Air France, à l'époque de son rapprochement avec Air Inter, a été de bénéficier de la fidélisation des clients de cette dernière compagnie et donc d'un potentiel de passagers pouvant utiliser ses long-courriers.

Le groupe Air France-KLM, favorable à l'inclusion du transport aérien dans le système européen d'échange de permis d'émissions de CO_2, avait soutenu, dès l'origine, la proposition de directive "quotas", ou **ETS** – *Emissions trading scheme*. Cependant, en visant dans sa directive non seulement le transport aérien domestique, ainsi que le protocole Kyoto le proposait, mais également le transport long-courrier partant d'Europe, la directive a créé un double risque : d'une part, une distorsion de concurrence entre les compagnies européennes et les compagnies non européennes, puisque ces dernières ne seraient concernées par le système, si elles l'acceptent, que pour une petite partie de leur réseau, et, d'autre part, un détournement du trafic vers d'autres régions du monde, en particulier vers les hub du Golfe. Outre que les compagnies aériennes européennes seront affaiblies, l'objectif environnemental ne sera pas atteint puisque le trafic étant assuré par d'autres, les émissions de CO_2 ne s'en trouveront pas diminuées.

Concernant le **hub de Clermont-**Ferrand, qui avait été ouvert sous des auspices quelque peu différents puisque les liaisons moyen-courrier aujourd'hui ne sont pas multipliées, Air France a veillé à lui trouver une activité avec sa filiale Régional qui y a ouvert un centre de maintenance pour ses avions, pour ceux d'Airliner et, probablement, pour ceux d'Alitalia, dont Sky Team devrait poursuivre les activités.

Enfin, le projet de loi validant les engagements du Grenelle encourage la transparence de l'information en matière de nuisances aériennes et la réalisation de bilans carbone. À cet égard, le rapport annuel Développement durable 2007-2008 d'Air France, certifié par les commissaires aux comptes, fait part notamment du mode de calcul des émissions de CO_2 par passager/kilomètre.

M. Hervé Cornède, délégué général de la fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF), a rappelé que TLF, en tant que mandataire du MEDEF, a travaillé dans les différents comités du Grenelle.

En matière de transports routiers, le premier principe est de viser des mécanismes incitatifs et non punitifs. Les propositions que TLF a faites en ce sens ont été largement reprises. On le voit en Allemagne et en Italie : si l'on veut vraiment lutter contre les émissions de CO_2, il faut recourir aux incitations. Un système punitif comme le projet de taxe poids lourds ne changera rien aux émissions, mais augmentera la fiscalité qui pèse sur l'économie française, l'emploi, la consommation et le pouvoir d'achat.

Le secteur transport-logistique et le secteur transport routier ont fait des propositions précises en matière d'incitations. Ils n'opposent aucun blocage à la réduction des émissions de CO_2, étant entendu que la part du transport routier dans ces émissions n'est que de 6 %. Comme pour le transport aérien, il faut considérer les choses à due proportion.

Deuxième principe : le transport et la logistique évoluent dans un cadre européen. Prendre des mesures franco-françaises revient à « se tirer une balle dans

le pied ». Les entreprises de logistique sont les premiers employeurs du port du Havre et de l'aéroport de Roissy. Les plateformes (*hubs)* logistiques font l'objet d'une bagarre intense. La chancelière allemande ou le gouvernement espagnol déploient de grands efforts pour attirer les flux. La récupération de 1 000 tonnes dans le secteur maritime ou de 100 tonnes dans l'aérien représente un emploi dans le secteur. TLF considère qu'une approche franco-française mènera droit dans le mur et fera perdre des parts de marché. Tout ce qui est observatoire, éco-comparateur, réglementation, doit être mis en place au minimum au niveau européen, voire mondial pour les activités de transport express.

La taxe poids lourds n'a rien à voir avec le Grenelle de l'environnement. TLF y est d'autant plus opposé qu'elle n'a fait l'objet d'aucune étude d'impact. On ne peut jouer avec les flux logistiques comme avec des mécanos. *In fine,* c'est aux clients qu'on imposera une nouvelle fiscalité représentant 1,5 milliard d'euros. Les conséquences s'en feront sentir sur l'activité des plateformes logistiques portuaires et aéroportuaires et sur certaines régions excentrées ou moins bien desservies comme la Bretagne, le Massif Central ou la Savoie, où les études d'impact de TLF démontrent que les conséquences sur l'industrie, notamment agroalimentaire, seront considérables. Il sera plus coûteux, par exemple, d'exporter vers les États-Unis.

La fiscalité française est déjà « numéro un » au niveau européen. Il faut être conscient de l'effet de cette nouvelle taxe.

Pour ce qui est du transport multimodal, la profession a fait des propositions. Elle a lancé la liaison fluviale Gennevilliers-Le Havre, elle est le premier client de Fret SNCF, elle travaille avec les armateurs. Mais il faut mieux évaluer les décisions que le Parlement s'apprête à prendre, car elles auront des conséquences sur un secteur qui représente 700 000 salariés, soit deux fois le secteur automobile, dans un contexte de concurrence européenne et mondiale.

M. Jean-Paul Deneuville, délégué général de la fédération nationale des transports routiers (FNTR), a noté que, pour une fois, le transport routier de marchandises n'avait fait l'objet d'aucune question, alors qu'il est la plupart du temps en première ligne.

La FNTR est entrée dans le Grenelle avec enthousiasme, pensant pouvoir trouver des solutions aux émissions de CO_2 dans le transport routier lui-même. Or deux mesures ont été mises en exergue : les autoroutes ferroviaires et la taxe poids lourds, qui n'est pas une taxe environnementale mais une taxe d'usage d'infrastructures. Telle n'était pas, aux yeux des transporteurs routiers, la question posée. Il leur faut maintenant gérer cette taxe.

M. Jean-Louis Léonard a fait remarquer qu'ils ne sont pas les seuls.

M. Jean-Paul Deneuville en a convenu. Il n'en reste pas moins que cela représentera un milliard d'euros net pour un secteur qui paie déjà 4,5 milliards d'euros de taxes alors que son chiffre d'affaires est de 40 milliards et que les

marges nettes s'élèvent en moyenne à 1,5 %. La profession paie 2,6 milliards au titre de la TIPP sans qu'on lui ait jamais expliqué à quoi cela sert et un milliard pour les péages privatisés.

Si la loi instituant cette taxe est votée, il en sera pris acte et la profession paiera. Cela dit, le secteur du transport routier connaît actuellement une série de chocs et se trouve dans une situation délicate. Le nombre de dépôts de bilan explose. Il a augmenté de 77 % du premier au deuxième trimestre de 2008 et de 99 % du premier semestre de 2007 au premier semestre de 2008. Le secteur a besoin d'un certain temps pour s'adapter à la nouvelle donne issue du choc pétrolier, sachant que la seule solution consiste à répercuter les hausses de coûts dans les prix et que nous sommes dans une période transitoire où cette répercussion est partielle et tardive. Le moment est malvenu pour mettre en place une fiscalité supplémentaire !

La FNTR avait déjà demandé aux candidats de prendre en compte ces aspects en prévoyant une compensation et ils avaient répondu positivement. Aujourd'hui, l'Europe envisage de permettre une baisse de la fiscalité sur les carburants, soit pour compenser une augmentation de la fiscalité d'usage des infrastructures, soit pour instaurer un mécanisme de répercussion afin que ce soit le bénéficiaire de la circulation de la marchandise et non l'utilisateur de l'infrastructure qui acquitte la taxe.

Au total, la profession considère que, dans le contexte du Grenelle, cette taxe est hors sujet.

M. Christian Jacob, rapporteur, a objecté que les deux fédérations étaient signataires de l'accord global de Grenelle, dans lequel ce type de fiscalité figurait. Il est exact que le problème doit faire l'objet d'une approche européenne, voire mondiale. Des régions frontalières comme l'Alsace subissent un transfert considérable du trafic de poids lourds sur leur réseau du fait de l'existence d'une telle fiscalité en Allemagne. On peut parler de « hors sujet » mais on ne peut nier l'approche globale. Il est important pour la commission des affaires économiques de savoir comment les fédérations comme TLF et FNTR s'impliquent dans l'objectif des « trois fois vingt ».

M. Jean-Paul Deneuville a estimé qu'il s'agit de deux questions différentes. Le Grenelle avait pour but de trouver comment réduire les émissions de CO_2. Toutes les propositions formulées par les fédérations visent à atteindre cet objectif. Même l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) n'a pas réussi à prouver – et ce n'est pas faute de s'y être efforcée ! – qu'une taxe poids lourds allait provoquer, directement ou indirectement, une telle réduction. Le problème budgétaire provoqué par la perte des recettes des péages est bien connu. Il faut assurément trouver des ressources pour l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Pour autant, faut-il que ce soient les poids lourds qui l'assument alors qu'ils ne représentent que

6,7 % des émissions de CO_2 tous pollueurs confondus contre 14 % pour les voitures ?

Si la profession estime qu'on est hors sujet, c'est qu'elle a le sentiment qu'il ne s'agit pas du tout d'une question environnementale. Pour elle, la réduction des émissions de CO_2 passe par des mesures, éventuellement contraignantes, pour avoir des véhicules plus propres, pour modifier les règles d'organisation, etc. La FNTR a ainsi proposé de réduire la vitesse des poids lourds. L'idée est de faire pour les émissions de CO_2 ce que l'on a fait pour les gaz polluants, réduits de 80 % en vingt ans, pour le bruit, divisé par cinq, ou pour la consommation, diminuée de 40 % en trente ans. Or le Grenelle n'a pas apporté ce type de réponses. Les impératifs budgétaires peuvent se comprendre, les transferts sont souhaitables, mais que l'on n'aggrave pas la situation du secteur ! Celui-ci demande tout au plus une neutralité fiscale.

M. Serge Poignant, vice-président, lui ayant demandé son opinion sur la directive « eurovignette », **M. Jean-Paul Deneuville** a répondu que la taxe poids lourds en est un enfant putatif. La future internalisation des coûts externes pose une autre question. Alors que toute taxe devrait être facilement répercutable, cette nouvelle méthode de calcul va créer une taxe à géométrie variable selon le type de véhicule, l'endroit où l'on se trouve, l'heure de la journée. Bref, une vraie « usine à gaz » !

Quant au développement de la complémentarité des modes, il reste relativement limité. En faisant preuve d'ambition et de volontarisme, on arrivera peut-être à doubler les volumes de transport combiné. Au-delà, ce sera un peu plus compliqué.

M. Hervé Cornède a appelé de ses vœux une mise à plat de la fiscalité sur les entreprises de transport au niveau européen. En effet, on est en train de créer des distorsions fortes entre les entreprises françaises et le reste des entreprises européennes.

Par ailleurs, le trafic des poids lourds étrangers représente 17 % du total du trafic en Allemagne. Si l'on instaure la taxe poids lourds, ce seront les entreprises françaises qui la paieront à 83 % dans cette région.

Le Sénat avait réalisé une très bonne étude sur l'évaluation des infrastructures, les méthodes et les modes de financement, la rentabilité socio-économique du secteur. La taxe n'entre nullement dans cette perspective.

M. Jean-Louis Léonard s'est dit surpris de ce débat. Si M. Deneuville n'a pas eu de questions, c'est que les commissaires étaient sûrs de la nature des réponses.

Pourquoi parler de la taxe poids lourds comme quelque chose de nouveau ? Il ne peut s'agir d'une surprise puisqu'une étude préconise une taxation spécifique sur les poids lourds, compte tenu de l'augmentation du trafic, pour

financer le transfert vers des infrastructures plus propres. De plus, que l'on ne parle pas de système franco-français alors que l'on est déjà dans un système quasiment européen. Les entreprises françaises ne sont pas seules concernées : le territoire est traversé par de grands axes de transit international. Les camions étrangers paieront la taxe en France comme les camions français la paient dans d'autres pays.

Enfin, il est surprenant que de grandes organisations comme la FNTR ou l'UNOSTRA (union nationale des organisations syndicales de transporteurs routiers automobiles) ne se soient jamais intéressées à la recherche, au développement, voire à l'établissement du cahier des charges de nouveau modes de transport – super-lourds, etc. On a l'impression que l'on a laissé l'initiative à d'autres pays.

M. Jean-Paul Deneuville a objecté que les améliorations en matière de consommation ou d'émissions de gaz polluants ne sont pas le fruit du hasard. Il n'y a pas aujourd'hui de réponse mécanique, technologique, au problème de la réduction des gaz à effet de serre. C'est la raison pour laquelle la FNTR a proposé des changements dans les comportements et les réglementations, quand bien même ce serait au détriment de la profession. Ces propositions n'ont pas été retenues. Le Grenelle n'a aucune vision du transport routier de marchandises.

La profession a beaucoup travaillé à la réduction de la pollution en général. Il lui reste à travailler tout autant à la réduction à effet de serre.

La FNTR a créé un observatoire de la performance durable en 2006, bien avant que l'on ne parle du Grenelle. Cette initiative s'inscrit dans une démarche continue pour utiliser des véhicules de plus en plus propres, moins polluants dans un premier temps et moins émetteurs de CO_2 dans un second, sachant que cette préoccupation est beaucoup plus récente et que le transport routier n'est pas le seul à être en retard de ce point de vue. La profession a très largement fait son devoir.

Mme Thérèse Martinet, directeur des affaires publiques et de l'environnement de PSA Peugeot Citroën, a posé en préalable que parler de technologies futures, c'est admettre implicitement que la croissance économique permettra le renouvellement du parc automobile et la pénétration de ces technologies. En moyenne, le parc se renouvelle en totalité en quinze ans.

L'horizon se situe donc bien au-delà de 2020, peut-être pas loin de 2050, et il faut considérer qu'il y aura encore à cette date des véhicules thermiques. Le potentiel d'amélioration de ces véhicules existe. On doit pouvoir gagner environ 15 % sur les motorisations à essence et de 5 à 10 % sur les motorisations diesel, et ce avec des technologies qui ne constituent pas des ruptures même si elles supposent des processus industriels compliqués. Il s'agit de « grappiller » tout ce qui est possible en matière de rendement des moteurs.

Les constructeurs français sont leaders pour ce qui est des véhicules à basses émissions de CO_2. Le groupe PSA en était à 140 grammes par kilomètre en

2007 et il peut envisager, sans rupture, de nouvelles baisses dues à l'amélioration des moteurs, abstraction faite des recherches sur l'allègement des véhicules, les pneus, les véhicules hybrides. Il est déjà engagé dans la fabrication d'un nouveau moteur trois cylindres à essence. Il s'efforce de généraliser la technologie *stop and start,* qu'il a été le premier à développer.

Lorsque l'on raisonne « du puits à la roue », il faut prendre en compte les carburants liquides alternatifs. Le bilan CO_2 et énergétique des différentes sources possibles est très contrasté. Faire du carburant liquide à partir de charbon ne présente pas d'intérêt ; en revanche, il est intéressant d'utiliser le gaz ou la biomasse.

M. Serge Poignant, vice-président, a demandé si PSA se dirige vers la deuxième génération de biocarburants, voire la troisième avec le BTL (*biomass to liquid)*.

Mme Thérèse Martinet a indiqué que ce vaste champ de recherche et de développement, qui n'a d'avenir qui si l'on parvient à une réduction des prix, ne relève pas au premier chef du domaine d'expertise de PSA.

M. Serge Poignant, vice-président, a remarqué que d'autres intervenants s'étaient dits intéressés par des procédés de désulfuration pour se diriger vers la troisième génération.

M. Jean-Yves Le Déaut a estimé que cette question ne peut être traitée en quelques minutes et a proposé que la commission lui consacre une séance d'audition complète.

Mme Thérèse Martinet a poursuivi son exposé en évoquant les énergies alternatives que constituent l'électricité et le gaz naturel. Celles-ci supposent une rupture par rapport à la vision traditionnelle de la voiture polyvalente et de l'énergie polyvalente. Il faut se poser la question du meilleur couple énergie-technologie selon l'usage que l'on fait du véhicule. À titre d'exemple, une voiture de milieu de gamme – de type Peugeot 308 ou Citroën C4 – a une autonomie de 600 à 1 000 kilomètres pour 60 litres de carburant liquide, une autonomie de 160 kilomètres si elle fonctionne au gaz naturel pour véhicules (GNV), de 90 kilomètres – pour un temps de recharge de six heures – en version électrique et de 450 kilomètres pour l'hydrogène.

Le groupe PSA prévoit de proposer une hybridation pour des véhicules de haut de gamme dans les segments M1 ou M2, car cette technologie est coûteuse. En ce qui concerne les véhicules électriques, PSA est leader avec un parc de 10 000 voitures de ce type et dispose d'une forte expérience. La place du véhicule électrique sera fonction des progrès que les équipementiers pourront réaliser en matière de batteries. Il faudrait réduire le coût de celles-ci par deux pour que la technologie commence à devenir intéressante. Le groupe PSA mise lui aussi sur la batterie lithium-ion, qui n'est cependant pas tout à fait au point – problèmes de refroidissement mais aussi de coût – même si l'autonomie commence à devenir

raisonnable. Dans le cadre du COMOP 8 du Grenelle, il a lancé deux projets dans le domaine des véhicules électriques. Il est dommage, à cet égard, que l'appel d'offres ait pris un peu de retard, puisque l'objectif est de réaliser des démonstrateurs pour 2009 et 2010.

M. Jean-Louis Léonard a précisé que l'appel d'offres serait publié en septembre.

Mme Thérèse Martinet a insisté sur le problème du coût de ces véhicules, même s'il existe évidemment une place pour les petites voitures électriques urbaines. Il faudra prendre en compte cet aspect économique.

Le GNV a aussi sa place, plutôt pour des véhicules utilitaires légers. Les difficultés concernent l'approvisionnement, pour lequel il n'existe pas aujourd'hui d'infrastructures.

On le voit, toutes ces solutions sont liées aux usages du véhicule. La difficulté qui se présente à l'industriel est d'ajuster les volumes de sa production à ces nouvelles données.

Pour ce qui est de la pile à combustible et du moteur à hydrogène, la sécurité a certes été améliorée mais la question n'est pas résolue, non plus que celle des coûts. Bien que les perspectives se situent au-delà de 2020 ou 2030, le groupe PSA poursuit sa recherche sur cette technologie.

S'agissant maintenant des nouveaux usages de la voiture, le dispositif de covoiturage que le groupe a mis en place dans plusieurs sites ne rencontre guère de succès. Le plan de déplacement d'entreprise réalisé à Sochaux est intéressant mais tout cela se révèle compliqué à mettre en œuvre. L'institut pour la ville en mouvement a créé des plateformes d'échange et de réflexion sur des outils alternatifs, taxis, autopartage… L'impression d'ensemble est que ces outils viennent s'ajouter à la mobilité individuelle permise par la voiture et qu'ils ne s'y substituent pas. Certaines expérimentations ont montré que ce sont les personnes utilisant déjà leur voiture qui ont recours, de façon ponctuelle, à ces systèmes.

Dernier point, l'objectif des « trois fois vingt ». Il faut tout d'abord souligner le marché français est un marché de renouvellement : le parc automobile augmente de moins de 1 % par an. Malgré cette légère progression, on a assisté ces derniers temps à une stabilisation des émissions de CO_2. L'approche technologique n'est pas suffisante, ni, autant que l'on puisse en juger à l'heure actuelle, les outils comme le bonus-malus.

M. Christian Jacob, rapporteur, a objecté que le bonus-malus a eu un effet significatif sur les comportements d'achat.

Mme Thérèse Martinet n'en a pas disconvenu mais a souligné que la visibilité ne dépasse pas six mois alors qu'un tel dispositif doit être évalué dans la durée.

Les technologies pour atteindre le « trois fois vingt » ont un coût. Elles ne pourront entrer dans l'usage que si les clients ont la capacité économique pour les acheter. La vraie question est donc celle du contexte économique.

M. Christian Jacob, rapporteur, a souligné que, sans le bonus-malus et l'inversion complète de la tendance qu'il a provoquée, rien n'aurait changé. Là est la limite du discours favorable à l'incitation au détriment de toute pénalisation : parfois, un système pénalisant provoque un changement de comportement immédiat.

Mme Thérèse Martinet s'est dite pleinement d'accord : c'est bien pourquoi la question ne se limite pas aux seuls aspects technologiques, car ceux-ci ont un coût. Si l'on arrive à faire évoluer les clients vers des choix plus vertueux, on peut aboutir à une convergence avec l'évolution technologique. Encore faut-il qu'il existe un marché. À titre d'exemple, l'objectif fixé par le Grenelle de passer de 176 à 130 grammes par kilomètre suppose un changement qui équivaudrait à remplacer 30 % du parc par des véhicules électriques ou à équiper 100 % des véhicules d'une motorisation hybride. Cela représente plus de 10 milliards par an.

M. Christian Jacob, rapporteur, a rappelé l'existence d'autres types de carburants, d'autres systèmes de motorisation.

Mme Thérèse Martinet a répondu qu'elle ne disait pas le contraire : les solutions forment un bouquet.

Par ailleurs, l'objectif du « trois fois vingt » a une dimension non seulement européenne, mais mondiale.

M. Serge Poignant, vice-président, a demandé ce qu'il en était de l'objectif de 10 % de biocarburants.

Mme Thérèse Martinet a indiqué que, dans les conditions européennes actuelles et dans la limite de ces 10 %, on peut profiter d'un gain en matière d'émissions de CO_2. Mais il ne s'agit pas d'une question de technologie automobile. Au-delà de 10 %, on peut se demander si l'on fait le meilleur usage d'une énergie donnée. Est-il préférable d'utiliser la biomasse en plus grande proportion dans les carburants liquides ?

M. Luc-Alexandre Ménard, directeur des affaires publiques du groupe Renault, a remarqué qu'il n'aurait certainement pas tenu il y a un an le discours qu'il s'apprête à tenir devant la commission. Sans doute le Grenelle a-t-il joué un rôle de levier. Nous sommes à l'aube d'un vrai changement qui va modifier notre relation à l'automobile. C'est maintenant qu'il faut s'y préparer puisque l'on connaît l'échéance du moteur thermique.

Ce changement repose sur trois piliers. Les deux premiers correspondent à ces difficultés traditionnelles dont on viendra à bout avec des ingénieurs et de

l'argent. Le troisième représente en revanche une rupture sur laquelle Renault a fait porter son choix stratégique.

Premier pilier : réduire la consommation du moteur thermique. Les deux constructeurs français, ainsi que Fiat, ont atteint depuis cinq ans des résultats remarquables. Par contre, le sujet du CO_2 rend leurs collègues allemands nerveux. Pour une fois, les Français sont calmes et techniquement bons. PSA, Renault et leurs équipementiers fabriquent les meilleurs petits moteurs diesel du monde.

Les progrès du moteur thermique ne sont pas terminés. Compte tenu des deux instruments sur lesquels joue le législateur, on se dirige vers une limitation à 130 grammes de CO_2 par kilomètre. Le premier levier est réglementaire et relève de l'Union européenne : il faut certes arriver à un compromis acceptable avec les Allemands, mais il y a tout lieu de penser qu'une réglementation sera mise en place dans un délai raisonnable. Dès lors, il faudra aux constructeurs un délai de cinq ans environ pour atteindre l'objectif. Le second levier est fiscal. Au moment des discussions avec le ministère de l'écologie, les constructeurs ont approuvé l'idée du bonus-malus, ou « écopastille ». Il y a eu quelques critiques justifiées : pourquoi ne pas avoir pensé aux personnes âgées, aux familles nombreuses, aux ambulances ? On ne peut toutefois entrer dans des détails fins : force est de constater que l'instrument actuel fonctionne. C'est aussi le cas en Espagne ou aux Pays-Bas, où il est beaucoup plus sévère.

En dépit de cette efficacité, l'effet sera lent car le dispositif ne s'applique qu'aux voitures neuves, alors que l'essentiel des émissions provient du parc ancien. Il s'agit en outre d'un instrument qui détruit le marché unique européen, chaque pays inventant son propre système fiscal. C'est un cauchemar pour les ingénieurs ; une harmonisation entre les États est souhaitable.

Peu importe, pour Renault, le moyen par lequel on va parvenir à l'objectif, puisque tout ce qui est disponible sera mis à contribution : le *downsizing*, avec le moteur trois cylindres, le *stop and start,* qui est une sorte de mini-hybride, ou encore les gros véhicules hybrides de type Prius, du moins pour les personnes qui peuvent se le payer – il s'agit en effet d'une des acquisitions à la tonne de CO_2 les plus chères du monde et Renault ne trouve pas normal que des mairies ou des régions accordent des subventions à l'achat de Prius pour certaines flottes.

Deuxième pilier, quelque peu oublié lors du Grenelle de l'environnement : les normes d'émissions polluantes. La réglementation a été arrêtée il y a environ deux ans et l'on en est à la phase de « comitologie », qui aboutira aux règlements techniques. Les normes Euro 5 entreront en vigueur en 2009 pour les nouveaux types de voitures et en 2010 pour tous les types de voiture. On aura alors réglé pratiquement à l'asymptote les problèmes d'émission de particules par les moteurs diesel. Pour le consommateur, l'effet sera désagréable puisqu'il devra payer le filtre à particules. Le problème des émissions de NOx et de NO_2 sera quant à lui réglé en 2014 par les normes Euro 6. Celles-ci ont déjà été définies. Elles

obligeront à installer un dispositif de plus, la trappe à NOx, qui représente encore un surcoût.

Il faut souligner, sous ces deux aspects, le rôle pionnier de l'Union européenne.

Troisième pilier : M. Carlos Ghosn a estimé que le public ne se tournera pas massivement vers les véhicules hybrides ; ce vers quoi l'on va aller, c'est le « zéro émission ». Cela suppose que l'on fasse le pari que l'on est capable de réaliser des véhicules électriques. Il ne s'agira pas de ceux que l'on fabrique depuis quinze ans et avec lesquels on a constitué des flottes captives – EDF, La Poste – disposant de structures de maintenance. L'idée est de passer au *mass market :* non plus 2 000 ou 3 000 véhicules par an, mais peut-être 30 % des ventes mondiales, pour reprendre une projection du *Massachusetts Institute of Technology* (MIT).

Il faudra franchir plusieurs étapes. Tout d'abord des batteries d'un poids, d'une puissance et d'un coût acceptables. Nous sommes aujourd'hui dans une phase critique. En grande partie grâce à l'alliance avec Nissan, Renault a décidé de passer de la partie recherche – même si la recherche restera déterminante – à un véritable programme. Il ne s'agit donc plus d'un projet. L'objectif est de produire des voitures en grande quantité à partir d'une date donnée dans trois pays : le Portugal pour Nissan, le Danemark et Israël pour Renault.

La réussite du programme n'est pas seulement affaire de coût et de subvention, même si cela sera nécessaire au début. Elle suppose que l'on change de culture automobile et que l'on adopte un nouveau *business model.* Le système de gestion sera complètement différent tant pour le client que pour la circulation. Il faudra mettre en place chez soi des bornes où l'on branchera la voiture, avec un compteur spécial. On pense atteindre rapidement un temps de recharge de trois heures, pour une autonomie de 250 kilomètres. Comme les pannes d'électricité risquent d'être plus fréquentes que les pannes d'essence, un système de gestion par GPS permettra de rassurer le conducteur. Il sera en outre possible de remplacer rapidement la batterie dans les stations-service.

Cette évolution semble plus à portée de main que la pile à combustible, par exemple, bien que M. Philippe Tourtelier ait pu conduire la semaine dernière la Renault Scenic qui en est équipée. Le Grenelle de l'environnement a contribué à préciser les choses. Bien entendu, Renault est loin d'être le seul constructeur à travailler sur ces sujets.

On aura noté que les pays choisis sont des pays où les distances sont courtes. L'idée est que la voiture électrique sera la voiture des trajets inter-banlieues : la voiture type de l'Île-de-France ou de la région lyonnaise. À l'intérieur de Paris, on peut très bien vivre sans voiture. C'est rarement le cas en banlieue et la voiture électrique peut apporter une solution.

Répondant à une question de **M. Philippe Tourtelier** sur la sécurité du moteur à hydrogène, **M. Luc Bastard, délégué à l'environnement du groupe Renault,** a précisé que le réservoir pèse 300 kg pour une pression de 350 bars, une contenance de 3,5 litres d'hydrogène et une autonomie de 350 kilomètres. Le groupe Renault considère que cette technologie de réservoir fonctionne. Le problème principal de l'hydrogène est son mode de production, qui peut varier de 0 à 450 grammes de CO_2 par kilowattheure, et de distribution. Pour le résoudre, il faudra des investissements considérables. En tout état de cause, la sécurité ne semble pas être l'obstacle principal.

M. Serge Poignant, vice-président, ayant évoqué l'« autoroute à hydrogène » (CH_4) de Californie, **M. Luc Bastard** a souligné que les distances ne sont pas comparables. Dans la grande couronne parisienne, 90 % des trajets quotidiens domicile-travail sont effectués en voiture ; dans Paris, les deux tiers des trajets de plus de trois kilomètres se font en transports en commun. Si l'on met en place un système d'échange de batteries, une extension est possible.

Le véhicule à pile à combustible de Renault ne sera pas à la disposition du public avant longtemps. Il coûte aujourd'hui une fortune.

M. Serge Poignant, vice-président, a souligné que les perspectives tracées par Renault sont fondamentales, car elles contredisent ceux qui estiment qu'il ne faut plus aménager d'infrastructures routières au motif qu'il n'y aura plus de voiture.

Il a ensuite remercié les intervenants.

M. Christian Jacob, rapporteur, leur a également adressé ses remerciements et a souhaité qu'ils restent en contact avec les membres de la commission pour leur transmettre les informations dont ils disposent.

III.— EXAMEN DES ARTICLES

Avant l'article 1er

La Commission examine un amendement de M. Philippe Tourtelier tendant à caractériser la politique de développement durable.

M. Philippe Tourtelier – Nous souhaitons préciser les termes de la discussion en définissant au préalable la notion de développement durable, qui apparaît peu dans le projet. Le développement durable doit répondre aux besoins du présent, en particulier des plus défavorisés, sans compromettre l'avenir. Il se fonde sur une triple articulation, économique, écologique et sociale. Il implique un renforcement de la démocratie participative et du rôle des citoyens dans la décision publique.

L'amendement vise également à rappeler que le capitalisme est facteur d'inégalités et de crises. Un nouveau mode de développement est donc souhaitable, avec des objectifs de production différents permettant de préserver la cohésion sociale.

M. Christian Jacob, *rapporteur* **–** Je suis en accord avec les objectifs énoncés. La rédaction de l'amendement me paraît cependant un peu longue et compliquée. Un de mes amendements tendant à expliciter les dispositions de la charte de l'environnement concernant le développement durable reprend l'idée des trois piliers, un autre celle des générations futures.

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle examine ensuite un amendement de M. Philippe Tourtelier tendant à détailler les axes de la politique de développement durable.

M. Philippe Tourtelier – De la définition du développement durable figurant dans mon précédent amendement, il découle que la politique doit s'articuler autour de différents axes : mise en place par l'État de véritables moyens et d'une aide aux collectivités ; maîtrise de la demande d'énergie ; diversification des sources de production énergétique ; importance de l'outre-mer, qui est un enjeu essentiel tant en termes de biodiversité qu'en termes d'urgence climatique et d'urgence sociale ; financement pérenne des transports collectifs ; offre de logements durables et abordables pour tous ; mise en place d'une véritable fiscalité écologique ; affirmation du principe pollueur-payeur ; promotion d'une agriculture et d'une sylviculture de qualité ; clarification de la gouvernance ; politique d'éducation et de formation ; encouragement des nouveaux modes de production et de consommation.

M. le Rapporteur – Tout le projet de loi de programme s'appliquera à l'outre-mer, moyennant quelques dispositions spécifiques. La difficulté que pose cet amendement est qu'il ramasse dans un article additionnel des sujets qui font l'objet de chapitres ou d'articles distincts, par exemple le logement durable ou la fiscalité écologique. Tous ces points feront l'objet d'amendements. Il ne me paraît pas utile de les énoncer ici.

M. Philippe Tourtelier – Le texte manque de transversalité. Il nous semble utile de rassembler ses différents aspects dans un article liminaire.

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle est saisie ensuite d'un amendement de M. Yves Cochet tendant à fixer les principes préalables à la mise en œuvre des politiques publiques.

M. Yves Cochet – Je souhaite cadrer le texte en énonçant quelques principes préalables, à commencer par ceux que le président Sarkozy a posés dans son discours du 25 octobre 2007 :

« Premier principe : tous les grands projets publics, toutes les décisions publiques seront arbitrés en intégrant leur coût pour le climat, leur "coût en carbone". Toutes les décisions publiques seront arbitrées en intégrant leur coût pour la biodiversité. Très clairement, un projet dont le coût environnemental est trop lourd sera refusé.

« Deuxième principe : renverser la charge de la preuve. Ce ne sera plus aux solutions écologiques de prouver leur intérêt. Ce sera aux projets non écologiques de prouver qu'il n'était pas possible de faire autrement. Les décisions "non écologiques" devront être motivées et justifiées comme "dernier recours". »

On ne retrouve pas ces principes dans le projet de loi.

J'introduis également la notion de décroissance de l'empreinte écologique, indicateur bien plus pertinent que le PIB ou que tout autre indicateur écologique.

M. le Rapporteur – Avis défavorable. Les principes de précaution et de prévention figurent dans la charte de l'environnement. Les grands objectifs en matière de climat et d'émissions de dioxyde de carbone sont traités à l'article 9. S'agissant de la charge de la preuve, je défendrai un amendement qui devrait vous satisfaire.

La Commission *rejette* cet amendement.

Article 1er

Objectifs du projet de loi et stratégie nationale du développement durable

Ce premier article du projet de loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement vise à énoncer les objectifs qui lui sont assignés, en fixant les modalités d'élaboration de la stratégie nationale du développement durable.

Le premier alinéa prévoit que la présente loi fixe **les objectifs et définit le cadre d'action et énonce les instruments de la politique mise en œuvre pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, préserver la biodiversité ainsi que les services qui y sont associés et contribuer à un environnement respectueux de la santé. Elle assure la transition vers une nouvelle économie compétitive dans laquelle le développement se combine avec une réduction des besoins en énergie, en eau et autres ressources naturelles.**

L'**adaptation au changement climatique** désigne communément les mesures à envisager pour les limiter : non pas le réchauffement climatique lui-même, mais ses conséquences inévitables dans les années qui viennent. A ce titre, il faut mentionner la mise au point, en juillet 2007, de la stratégie nationale d'adaptation au changement climatique, dont les premières lignes sont assez claires : « *Le changement climatique est en cours, et nous en constatons déjà un certain nombre de conséquences qui ne feront que s'amplifier à l'avenir. Les travaux menés à l'échelle internationale, notamment ceux du Groupe d'experts intergouvernementaux sur l'évolution du climat (GIEC), insistent aujourd'hui sur le fait que, même si tout est mis en œuvre pour éviter les dérèglements climatiques (par la réduction des émissions de gaz à effet de serre), ces dérèglements sont inévitables, du fait de l'inertie du système climatique. Cette adaptation aux conséquences du changement climatique doit être envisagée comme un complément désormais indispensable aux actions d'atténuation déjà engagées* ».

S'agissant par ailleurs de la notion de **services écologiques**, une définition juridique ou généralement acceptée est, à vrai dire, difficile à trouver. Une lecture rapide du rapport du groupe de travail sur la biodiversité du Grenelle de l'environnement voit systématiquement associés la biodiversité et ses services : ce rapprochement semble indiquer que si la perte de la biodiversité est une perte en soi, la perte des services qui y sont associés a des conséquences importantes sur les modes de vie humains, notamment sur l'économie(1).

(1) *Cf cet extrait de l'introduction du rapport : « Sous l'accumulation des pressions et des mauvais traitements, souvent par ignorance, les espèces et les écosystèmes finissent par s'effondrer et par disparaître, ainsi que les services qu'ils nous rendent en matière de qualité de l'eau, de fertilité des sols, de propreté et de renouvellement de l'air, d'alimentation, de santé. Nous sommes*

Le rapport fait d'ailleurs état d'une perte importante des services écologiques associés à la biodiversité : *« Le Millenium Ecosystem Assessment a montré que 60 % des services vitaux fournis à l'homme par les écosystèmes sont en déclin. Plus de 40% de l'économie mondiale en dépendent pourtant directement, de même que la subsistance quotidienne d'une grande partie de l'humanité. Les conséquences du déclin du nombre d'espèces, de la réduction d'insectes pollinisateurs ou de la mauvaise gestion de l'eau douce auront demain un prix supérieur à celui de leur protection aujourd'hui. Au delà de certains seuils de dégradation, des changements brutaux se produisent dans l'écosystème. Il n'est alors plus capable de fonctionner, et les services qu'il rendait à la société sont perdus pour plusieurs générations humaines au moins ».*

Les objectifs énoncés par ce premier alinéa reprennent peu ou prou les six groupes de travail thématiques qui ont initié le travail du Grenelle de l'environnement au cours de l'année 2007 : *« lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie », « préserver la biodiversité et les ressources naturelles », « instaurer un environnement respectueux de la santé », « adopter des modes de production et de consommation durables », « construire une démocratie écologique »*, même si les deux dernières thématiques sont formulées de manière plus allusive. L'intérêt de la rédaction proposée par le gouvernement est d'établir une hiérarchie relativement claire dans les objectifs : la lutte contre le changement climatique doit être la première des priorités, car, ainsi que l'a rappelé M. Jean Jouzel devant le comité de suivi du Grenelle mis en place par notre commission, les inflexions politiques majeures pour éviter une dérive climatique grave doivent être envisagées dans les dix ans, tout au plus dans les vingt ans à venir.

Le second alinéa prévoit que l'Etat élabore la **stratégie nationale de développement durable, en association avec les collectivités locales, les représentants des milieux économiques et des salariés, ainsi que les représentants de la société civile, notamment les associations et organisation non gouvernementales de protection de l'environnement, en veillant à la cohérence de la politique nationale avec la stratégie des instances européennes et avec les engagements internationaux de la France.**

La stratégie nationale du développement durable n'est pas une nouveauté en France ; en effet, la première de ces stratégies a été mise au point en 2003 pour cinq ans, mais elle doit aujourd'hui être actualisée.

Rappelons en effet que la première stratégie nationale du développement durable est un document important, rendu public le 3 juin 2003. Au titre des objectifs, cette stratégie énonce notamment le fait de faire du citoyen un acteur à part entière du développement durable, intégrer le développement durable dans les modes de consommation et de production ou encore accroître la prise en compte

---

alors seuls, confrontés à la terrible obligation d'adopter dans l'urgence de fausses solutions, à court terme, encore plus destructrices pour la planète, et compromettant l'avenir de nos enfants. »

du développement durable dans les secteurs de l'énergie, des transports et de l'agriculture. De fait, bon nombre des préconisations de cette stratégie ont été reprise dans les documents du Grenelle de l'environnement.

Conformément au décret n° 2003-145 du 21 février 2003, c'est au comité interministériel pour le développement durable qu'il est revenu d'élaborer et de mettre en œuvre cette stratégie. Pour l'essentiel, il s'agit donc d'un travail mené dans les ministères, dont la publicité n'a pas été très importante, même si la société et les collectivités territoriales ont été associées au travail de préparation. La SNDD a été actualisée le 13 novembre 2006, afin de mieux mettre la priorité sur 7 points clés : le changement climatique et les énergies propres, le transport durable, la production et le consommation durables, la santé publique et la prévention des risques, l'inclusion sociale, la pauvreté dans le monde et les défis internationaux en matière de développement durable.

Ce décret prévoit aussi que la mise en œuvre de cette stratégie fait l'objet d'un rapport annuel ; le quatrième rapport de mise en œuvre portant sur l'année 2006 souligne de nombreuses avancées, mais aussi des points faibles qui méritent d'être énoncés : le fait que l'élaboration de la SNDD a été trop rapide, le défaut de validation par le Parlement, la limitation à l'État de cette stratégie.

Le présent projet de loi apporte d'une certaine manière des solutions à ces problèmes en prévoyant une concertation approfondie de tous les partenaires sociaux, et en prévoyant que le gouvernement rend compte chaque année au Parlement de la mise en œuvre de la SNDD.

Le dernier paragraphe prévoit aussi que le gouvernement propose les mesures propres à améliorer son efficacité.

*
* *

La Commission examine un amendement de Mme Geneviève Gaillard tendant à souligner l'urgence écologique actuelle.

Mme Geneviève Gaillard – Nous souhaitons replacer la démarche du projet dans son contexte : c'est l'urgence écologique qui a justifié l'organisation du Grenelle de l'environnement.

M. le Rapporteur – Avis favorable.

La Commission *adopte* cet amendement.

Elle *adopte* ensuite, après avis favorable du Rapporteur, un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à mentionner la gouvernance à long terme.

Elle est ensuite saisie d'un amendement de M. André Chassaigne tendant à retrancher du texte la notion d'adaptation au changement climatique.

M. André Chassaigne – Quand on lutte contre quelque chose, ce n'est pas avec la volonté de « s'y adapter » !

M. le Rapporteur – Avis défavorable. « S'y adapter » signifie qu'il faut trouver les mesures qui permettent d'y répondre.

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle examine un amendement du président Patrick Ollier visant à ajouter aux objectifs de la loi la contribution à un environnement respectueux de la santé et la préservation et la mise en valeur des paysages.

M. le président Patrick Ollier – Il me semble aller de soi que la protection et la mise en valeur des paysages figurent en tête de ce texte. Je suis surpris de cet oubli.

M. le Rapporteur – Avis favorable.

La Commission *adopte* cet amendement.

Puis elle examine sept amendements tendant à préciser les objectifs de la loi, respectivement de MM. Cochet, Saddier, Paternotte, Plisson, Chassaigne, Paul et Dionis du Séjour.

M. Yves Cochet – La réduction de l'empreinte écologique est le meilleur indicateur. Cette notion a été introduite en 1992, lors de la conférence de Rio, par le Canadien William Rees (*Ecological footprints and appropriated carrying capacity*). Si le projet ne s'y réfère pas, on aura du lyrisme juridique mais guère de pertinence intellectuelle et politique.

M. Martial Saddier – Mon amendement vise à préciser que le modèle que nous mettrons en place devra économiser les ressources naturelles de la planète.

M. Yanick Paternotte – Plusieurs députés du groupe de l'UMP, dont Jérôme Bignon, Michel Havard et moi-même, ont cosigné une série d'amendements qui visent à remettre le texte dans le cadre du Grenelle.

M. André Chassaigne – Évoquer l'économie compétitive ne peut que tirer vers le bas les ambitions du texte et entre même en contradiction avec la recherche d'un développement durable.

M. Daniel Paul – L'absence de référence à la préoccupation sociale est significative. J'ai voulu réintroduire dans cet article 1er l'ambition d'égalité et de justice sociale, ainsi que la politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise des besoins en énergie, en eau et autres ressources naturelles. Je souhaite également qualifier ces ressources de biens communs de l'humanité.

M. Philippe Plisson – Aux termes de l'article 6 de la charte de l'environnement, le progrès social est au cœur de la nouvelle donne économique. Cet élément doit être acté dans le texte.

Mme Geneviève Gaillard – Les amendements de MM. Saddier et Paternotte parlent d'un « nouveau » modèle de développement durable. Cela signifie-t-il que l'on est déjà dans un modèle de développement durable ?

M. le Rapporteur – Je propose que l'on retienne l'amendement de M. Saddier, qui reprend les préoccupations exprimées dans tous les autres. La notion de développement durable répond bien au triple objectif du progrès social, de l'équilibre économique et de la préservation de l'environnement.

M. Philippe Tourtelier – Nous avons des optiques différentes. Dans le développement durable, certains privilégient l'optique environnementale et nous trouvons que l'optique sociale n'est pas assez mise en avant. Un amendement commun doit comporter les deux aspects.

M. le Rapporteur – Cela figure déjà dans la définition du développement durable.

M. André Chassaigne – Une des notions qui apparaît dans l'amendement socialiste ne figurait pas dans le mien. Je le *retire* donc.

M. Daniel Paul – Je crois savoir que le Gouvernement pourrait accepter en séance la notion de progrès social, dès cet article. Et la majorité aurait voté contre en commission !

M. le président Patrick Ollier – Tout cela me semble assez convaincant… Certes, l'aspect social vient plus loin, mais ce ne serait pas la première fois qu'on se répéterait dans un texte.

M. Yanick Paternotte – C'est peut-être le moment de rappeler que le troisième pilier du développement durable est le développement social !

M. le président Patrick Ollier – Il me semble que nous sommes tous d'accord sur ce que devrait contenir cet amendement, mais le rapporteur remettra au point la rédaction.

La Commission *adopte* l'amendement commun.

Après avis défavorable du Rapporteur, la Commission *rejette* quatre amendements, le premier de M. Chassaigne relatif à la notion de renversement de la charge de la preuve et les trois suivants de MM. Cochet, Paternotte et Dionis du Séjour visant à prendre en compte systématiquement la préservation de l'environnement dans les décisions publiques.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Reynes précisant la nécessité d'assurer la croissance actuelle sans compromettre les besoins des générations futures.

M. le Rapporteur – C'est l'amendement que j'ai annoncé tout à l'heure à M. Tourtelier. Je suis très favorable à cette notion.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Reynes.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Tourtelier visant à créer une autorité de régulation du Grenelle.

M. Philippe Tourtelier – Les lois Grenelle 1 et 2 nécessiteront un suivi très important, à la fois politique et technique. Nous proposons donc de créer une autorité de régulation du Grenelle de l'environnement pour contrôler la compatibilité des règlements, des normes et des politiques publiques avec les objectifs affichés dans la loi.

M. le Rapporteur – Avis défavorable. Nous n'allons pas créer une autorité pour assumer ce qui relève clairement du Parlement.

M. le président Patrick Ollier – Une autorité de régulation est une autorité de décision, ce qui ne répond pas à votre souci de vérifier que les engagements pris dans la loi sont bien tenus.

M. Jean-Yves le Déaut – Des comités opérationnels travaillent depuis un an pour suivre la mise en application du Grenelle. Pourquoi refuser aujourd'hui un dispositif semblable ?

M. le Rapporteur – Vous ne proposez pas ici de créer un comité *ad hoc*, mais une autorité de régulation, dispositif beaucoup plus lourd et qui dessaisirait le Parlement.

M. François Brottes – Les auditions ont bien fait apparaître que les acteurs du secteur pouvaient avoir des intérêts fortement divergents. Dès lors se pose le problème de l'arbitrage. Il nous faut donc un régulateur qui agisse de façon transversale et en toute indépendance. Il ne dessaisit pas le politique, il constitue un outil à son service.

M. le président Patrick Ollier – Une autorité de régulation est, dans notre droit, une autorité indépendante chargée de prendre des décisions, sur des tarifs ou l'organisation d'un service par exemple.

M. Jean Proriol – Certaines directives européennes nous enjoignent de créer de telles autorités de régulation. Leur but est d'assurer une concurrence correcte, dans des secteurs tels que l'énergie ou les télécommunications par exemple. Mais nous ne sommes pas ici dans un domaine de concurrence.

M. Jean Dionis du Séjour – Cet amendement a le mérite de soulever le problème de la gouvernance dans la durée, qui est le point faible du texte. Le suivi de l'exécution de la loi est bel et bien du ressort du Parlement, mais, cela demandera un travail considérable. Je m'abstiendrai donc sur cet amendement.

M. François Brottes – Nous n'avons nullement l'intention d'exclure les parlementaires du dispositif : nous en sommes à poser le principe de la création d'une instance, pas à fixer sa composition. Par ailleurs, nous sommes bien dans le domaine de la régulation, puisqu'il s'agira d'arbitrer entre divers acteurs – pour l'élaboration de normes d'isolation ou de consommation d'énergie, par exemple. Il ne s'agit pas d'une concurrence de marché, mais d'une concurrence dans les solutions proposées pour atteindre un même objectif. Peut-être faudrait-il parler d'une autorité de gouvernance, plutôt que de régulation. Et dans cette autorité, il va de soi que le Parlement doit être présent !

M. Daniel Paul – Les élus communistes ont toujours insisté pour que les élus remplissent leurs responsabilités et ne les délèguent pas à des instances non élues. Ils ont toujours déploré que les directives européennes nous imposent d'en passer par de telles instances.

M. Serge Letchimy – Il y a un réel problème de gouvernance. La loi mettra bien quinze ou vingt ans à porter ses fruits. De plus, le sujet fait se recouper des aspects juridiques, techniques, économiques et sociaux. Il faut créer une instance qui puisse tous les prendre en compte. L'instance proposée ne doit pas se substituer au Parlement, mais lui permettre de mieux travailler.

M. Serge Poignant – On ne peut pas tout mélanger. Une autorité de régulation, une instance de gouvernance et un comité d'experts sont trois choses très différentes. Il y a des articles du texte sur la gouvernance, et le contrôle relève du domaine du Parlement. Reste peut-être à constituer un comité d'experts.

M. le Rapporteur – Vous proposez la création d'une autorité de régulation chargée de « contrôler la compatibilité des règlements, des normes et des politiques publiques ». Cela ressort sans aucune ambiguïté du rôle du Parlement.

M. Alain Gest – Veillons à ne pas déléguer systématiquement à des organismes extérieurs, assumons nos responsabilités !

La Commission *rejette* l'amendement de M. Tourtelier.

Elle est saisie d'un amendement de M. Brottes tendant à annexer une étude d'impact à la loi.

M. François Brottes – Sur des textes importants, il était d'usage que le Gouvernement fournisse aux assemblées une étude d'impact, avec les éléments chiffrés indispensables à un bon travail. Cette bonne pratique tend à disparaître, et

ne figurerait même plus dans notre Règlement. Il est certes trop tard pour le présent projet, mais nous demandons une étude d'impact pour le Grenelle 2.

M. le Rapporteur – Avis défavorable.

M. le président Patrick Ollier – En fait, vous souhaitez que la Constitution que nous venons de voter soit respectée ! Je défends ardemment les droits du Parlement, que la nouvelle Constitution renforce, notamment en ce qui concerne le contrôle des politiques publiques.

M. Philippe Tourtelier – Le Gouvernement s'était engagé à ce que la discussion sur le Grenelle 1 ne commence pas sans que nous ayons connaissance du Grenelle 2. Or, ce n'est pas le cas.

M. le Rapporteur. Il est d'autant plus difficile d'avoir une étude d'impact sur le Grenelle 2 que nous n'en avons pas le texte…

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement du rapporteur.

M. le Rapporteur – Le mieux est que j'en donne lecture : « Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »

M. Daniel Paul – Pourquoi ne pas écrire plus simplement qu'il faudra privilégier des solutions respectueuses de l'environnement ?

M. le Rapporteur – Nous pourrons nous appuyer sur les études d'impact qui viendront ultérieurement. Des dizaines de rédactions alternatives étant envisageables, restons-en à cette formulation, quitte à la préciser par la suite.

M. François Brottes – Je m'interroge sur la portée normative de cet amendement…

M. Alain Gest – Nous ne faisons que reprendre la directive européenne !

M. François Brottes – Ce n'est pas une raison pour rester aussi flou qu'elle. Jusqu'où peut aller un coût « raisonnable » ? Notre rôle est d'éclairer la jurisprudence.

M. Yves Cochet – Dans quel sens révisera-t-on les procédures ? On peut par exemple les rendre plus favorables à l'environnement, mais moins démocratiques…

Il faudrait également préciser la notion d'incidence significative. Quant au caractère raisonnable du coût, devra-t-il s'apprécier du point de vue financier,

écologique, social ou économique ? On peut ainsi se demander s'il est plus raisonnable de construire un EPR à Flamanville ou bien de mener une politique de sobriété énergétique. Je ne peux pas voter un amendement aussi flou.

Mme Catherine Coutelle – La longueur des procédures de décision occasionne également des coûts. Pourquoi ne pas poser le principe que la décision retenue devra être la plus favorable à l'environnement ? N'attendons pas que la procédure ait été menée à son terme avant de nous poser la question. Je déplore également que le coût raisonnable ne soit pas défini.

M. Martial Saddier – Je regrette que la notion d'absence de solution alternative ait disparu du texte. Quand il faut implanter un hôpital dans un bassin de vie, on n'a pas forcément le choix du lieu.

M. le Rapporteur – Si nous introduisons la notion de coût raisonnable, c'est que l'on peut toujours imaginer des solutions alternatives plus satisfaisantes pour l'environnement, mais aussi beaucoup plus coûteuses.

Cet amendement vise avant tout à poser un principe fondamental, celui de renversement de la charge de la preuve. Nous aurons plus tard l'occasion de décliner ce principe.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur tendant à insérer dans le projet de loi la définition du développement durable, telle qu'elle figure dans la Charte de l'environnement.

La Commission est saisie de deux amendements relatifs au suivi de la stratégie de développement durable, présentés par M. Yanick Paternotte et par M. André Chassaigne.

M. le Rapporteur – Ces amendements seront satisfaits par l'amendement 28.

La Commission *rejette* ces deux amendements.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à faire participer les chambres consulaires à l'élaboration de la stratégie nationale de développement durable.

M. le Rapporteur – Avis défavorable. Si l'on mentionnait les chambres consulaires, il faudrait élaborer une liste plus complète.

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement du rapporteur précisant que l'État assure le suivi de la stratégie nationale de développement durable au sein d'un comité.

M. Jean Dionis du Séjour – Nous allons dans la bonne direction, mais j'aimerais que l'on aille plus loin.

M. Serge Letchimy – S'il y a unanimité parmi nous, c'est bien sur l'importance de l'outre mer pour la richesse de notre environnement : 80 % de la biodiversité nationale se trouve dans nos outre-mers, qui recouvrent 97 % de notre surface maritime. Nous devons donner aux collectivités la possibilité d'élaborer des politiques locales de développement économique et écologique. Confortons cette possibilité déjà ouverte par la révision constitutionnelle de 2003.

M. André Chassaigne – Il ne me semble guère satisfaisant de faire allusion à un comité dont la composition n'est pas précisée.

M. le Rapporteur. Ce qui compte, c'est d'instaurer un comité de suivi.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Letchimy relatif à la prise en compte des caractéristiques environnementales et de la richesse de la biodiversité des outre-mers.

M. le Rapporteur – Cette question relevant de l'article 49, je vous suggère de retirer cet amendement. J'ajoute que les collectivités locales d'outre-mer présentent des caractéristiques diverses, qui empêchent tout amalgame.

M. Serge Letchimy – L'article 49 reste trop lapidaire. Il faut ouvrir la voie à l'élaboration locale de stratégies de développement tenant compte des richesses locales, mais aussi de l'histoire et des valeurs des populations.

Afin de rapprocher la prise de décision de nos concitoyens, nous devons utiliser pleinement les possibilités ouvertes par l'article 73, alinéa 3 de la Constitution en permettant l'intervention des collectivités locales dans le champ législatif par habilitation du Parlement. Par exemple, si une nouvelle culture du risque doit voir le jour, ce n'est pas au niveau national, mais local que nous y parviendrons.

En adoptant cet amendement, nous enverrons un signe à l'outre-mer, trop souvent stigmatisé aujourd'hui. N'enfermons pas ces populations dans une logique de demande de subventions et d'assistance : donnons-leur, au contraire, une chance de se développer de façon endogène.

M. Jean Dionis du Séjour – Le groupe Nouveau Centre soutiendra cet amendement. L'article 49 place l'État en première ligne pour l'impulsion de la politique de développement durable dans l'outre mer, ce qui est bien différent de la proposition de notre collègue.

M. François Brottes – Nous renvoyer à l'article 49 est une humiliation pour l'outre-mer. Nous devons élaborer de nouveaux instruments de valorisation et de préservation des richesses et de la biodiversité, et c'est l'affaire de tous.

M. le président Patrick Ollier – Je vois des éléments positifs dans cet amendement.

M. Alfred Almont – Nous avons travaillé tous ensemble, entre tous les députés d'outre-mer, sur cette question, sans distinction partisane. Il faut parvenir à associer, dans une dynamique de responsabilité, un véritable développement économique et social et la protection de l'environnement. Sachons favoriser l'émergence d'une gouvernance locale en prenant appui sur les dispositions constitutionnelles de 2003.

M. le président Patrick Ollier – Sur un sujet aussi important, nous avons besoin d'un consensus. Je suggère que tous les députés de notre commission issus de l'outre-mer cosignent une proposition sur ce sujet.

M. Serge Letchimy – Saisissons l'occasion offerte par ce texte de rendre les populations d'outre-mer moins dépendantes, en favorisant une prise en compte des réalités locales dans le respect de la Constitution. Je serais très heureux que tout le monde accepte de soutenir l'amendement que j'ai déposé…

M. André Chassaigne – Les députés communistes soutiennent cet amendement fondé sur une conception décentralisée, démocratique et citoyenne du développement valable tant pour les DOM-TOM que pour certains territoires comme, par exemple, les parcs naturels régionaux.

M. Serge Poignant – Il me semblerait opportun que l'ensemble de nos collègues ultramarins signent cet amendement.

M. le président Patrick Ollier – Lorsque le consensus est tel, je propose systématiquement aux groupes de cosigner l'amendement afin de lui donner en séance publique sa pleine dimension.

M. François Brottes – C'est l'ensemble des députés de la nation et non les seuls parlementaires ultramarins qui, selon nous, doivent porter cet amendement.

M. le président Patrick Ollier – Il me semble qu'une signature commune de MM. Letchimy et Almont serait hautement symbolique.

Ne voyez dans ma proposition aucune arrière-pensée : MM. Letchimy et Almont seront cosignataires de cet amendement de la Commission, que M. Letchimy défendra en séance publique.

M. François Brottes – Nous ne voyons aucun inconvénient à ce que le nom de M. Almont soit inséré entre ceux de MM. Letchimy et Tourtelier.

M. le Rapporteur – Je m'associe bien entendu à cette unanimité. Si je m'étais d'abord opposé à cet amendement, c'était en raison d'une rédaction par trop spécifique puisqu'elle vise les seuls DOM-TOM.

M. le président Patrick Ollier – Les commissaires des groupes SRC, GDR, NC et UMP signent donc tous l'amendement Letchimy, Almont, Tourtelier.

La Commission *adopte* cet amendement à l'unanimité.

Après avis défavorable du Rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements de M. André Chassaigne, le premier relatif au renversement de la charge de la preuve, le second demandant un bilan européen de politique de libéralisation dans les transports et l'énergie.

La Commission est saisie de deux amendements, faisant l'objet d'une discussion commune.

Elle examine tout d'abord un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à instituer un comité de suivi et une haute autorité scientifique du Grenelle de l'environnement, ainsi qu'à instaurer l'examen et le vote annuels par le Parlement d'une loi d'exécution de la mise en œuvre de ce même Grenelle.

M. Jean Dionis du Séjour. Mon amendement pose le problème de la gouvernance à moyen et à long terme, compte tenu des échéances très diverses des multiples objectifs que rassemble le texte que nous examinons.

Il importe tout d'abord de pérenniser le tour de table engagé lors du Grenelle de l'environnement. Il convient également qu'une autorité scientifique puisse mesurer les phénomènes visés par le Grenelle de l'environnement et évaluer les évolutions technologiques de l'avenir. Enfin, le Parlement doit pouvoir procéder chaque année aux corrections de trajectoire nécessaires.

M. le président Patrick Ollier. Cet amendement procède d'une louable intention, mais, sous sa forme actuelle, il ne relève pas de l'ordre normatif et il est impossible de le voter tel quel.

M. Yves Cochet. Le texte qui nous est proposé est « hémiplégique », car il n'aborde qu'à peine la question de la déplétion des ressources non renouvelables.

M. Philippe Tourtelier. Outre qu'il importe de ne pas dessaisir le Parlement de sa mission de contrôle, un comité de suivi ne permettra sans doute pas d'assurer un suivi suffisant. Il convient donc de mettre en place une instance permettant de répondre à la demande de suivi qui s'exprime unanimement.

M. André Chassaigne. Le formidable échange qu'a été le Grenelle de l'environnement doit être pérennisé. En outre, face aux nombreuses divergences des interprétations scientifiques, il conviendrait qu'une instance scientifique puisse présenter aussi objectivement que possible les éléments d'un choix qui doit, en dernière analyse, revenir aux élus.

M. Christian Jacob, rapporteur. Je souscris pleinement au principe de cet amendement, mais nous en avons adopté un autre qui prévoit déjà la mise en place d'un comité de suivi. L'exécution de la loi, quant à elle, relève du Parlement. Avis défavorable, donc.

M. Jean Dionis du Séjour. Le comité de suivi qu'il est proposé d'instaurer doit réunir les parties prenantes du Grenelle. Quant au rôle du Parlement, l'environnement mérite une loi annuelle de suivi du Grenelle.

M. le président Patrick Ollier. Chacun souscrit à l'idée d'un suivi, même si les méthodes divergent. Je ne doute pas que le Parlement assumera ses obligations, tout comme le Gouvernement assumera les siennes, sans qu'il soit nécessaire de transférer à quiconque notre responsabilité de parlementaires.

La Commission examine ensuite un amendement de M. Yves Cochet, tendant à remplacer les mots : « développement durable » par les mots : « réduction de l'empreinte écologique ».

M. Yves Cochet. Les termes de « développement durable » sont un oxymore daté, qui laisse penser à tort que la croissance peut se poursuivre indéfiniment. L'expression de « réduction de l'empreinte écologique » est scientifiquement plus pertinente.

M. Philippe Tourtelier. Parler d'oxymore revient à confondre les termes de « développement » et de « croissance ». Par ailleurs, nous avons défini ce matin le développement durable dans ses trois composantes. Enfin, cette proposition reviendrait à exclure le social, ce que nous refusons.

M. le Rapporteur. Je partage l'opinion de M. Tourtelier. Avis défavorable.

La Commission *rejette* successivement ces deux amendements.

M. Bernard Reynès *retire* un amendement tendant à mettre en place une Commission permanente chargée de l'environnement et du développement durable, le rapporteur ayant fait observer qu'une telle décision relevait de la loi organique.

Le rapporteur présente ensuite un amendement tendant à ce que la mise en œuvre de la présente loi respecte le principe de neutralité fiscale.

La Commission *adopte* cet amendement.

Estimant que son amendement visant à intégrer la préservation de l'environnement dans les décisions publiques et à inverser la charge de la preuve en cas d'impact sur l'environnement n'a pas sa place à cet endroit du texte, M. Martial Saddier le *retire*.

La Commission *adopte* l'article 1er *ainsi modifié*.

TITRE IER

LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

Article 2

Lutte contre le changement climatique

Cet article a pour objet de prévoir les objectifs et le cadre d'action dans le domaine de la lutte contre le changement climatique. Il est inutile, dans le présent commentaire, de rappeler les tenants et les aboutissants du changement climatique, puisqu'ils ont fait l'objet d'une mission d'information de l'Assemblée – dont le Président était notre collègue M. Jean-Yves Le Déaut et la rapporteure l'actuelle

secrétaire d'État Nathalie Kosciusko-Morizet -. Les constats effectués par cette mission et ses préconisations sont toujours d'actualité.

Tout au plus faut-il rappeler que la commission des affaires économiques, à travers les travaux de son comité de suivi du Grenelle de l'environnement, a entendu d'éminents experts climatiques qui ont rappelé l'urgence d'agir.

Le premier alinéa prévoit que **la lutte contre le changement climatique est placée au premier rang des priorités. Dans cette perspective, l'engagement pris par la France de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 est confirmé, afin de ramener en 2050 ses émissions annuelles de gaz à effet de serre à un niveau inférieur à 140 millions de tonnes équivalent CO2**.

Cet objectif de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 a été introduit par Ernst Ulrich von Weizsäcker dans un rapport du Club de Rome publié en 1997. La formulation pratique a ensuite été inscrite dans le troisième rapport du GIEC en 2001 :

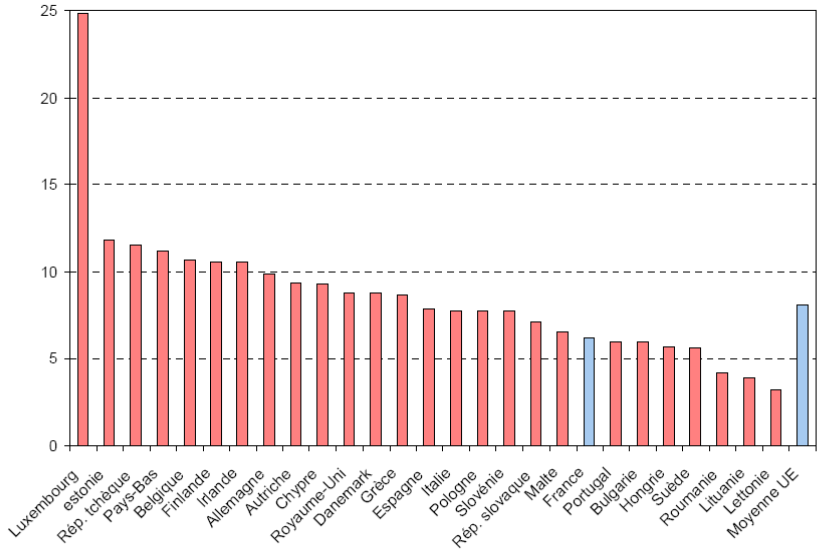
– pour une stabilisation de la concentration atmosphérique en CO_2 à 450 ppm, la croissance de la température s'établirait dans une fourchette comprise entre 1,5 et 3,9 °C ; cela signifie que la probabilité pour que l'on reste en dessous de 2°C pour une concentration de 450 ppm est inférieure à 50%. Cet objectif de 450 ppm est pourtant le plus bas que l'on puisse se fixer puisque nous sommes aujourd'hui aux environs de 390 ppm (avec une croissance proche de 2 ppm par an) ;

– pour stabiliser à 450 ppm, il faut avoir réduit les émissions annuelles en 2050 à 4 Gt de carbone, soit, pour une population actuelle de 6,5 milliards d'habitants, 0,6 tonne de carbone par habitant et par an. La France, avec ses quelques 60 millions d'habitants, aurait droit à 140 millions de tonnes de carbone ce qui représente une division par quatre de ses émissions actuelles (541 millions de tonnes pour 2006).

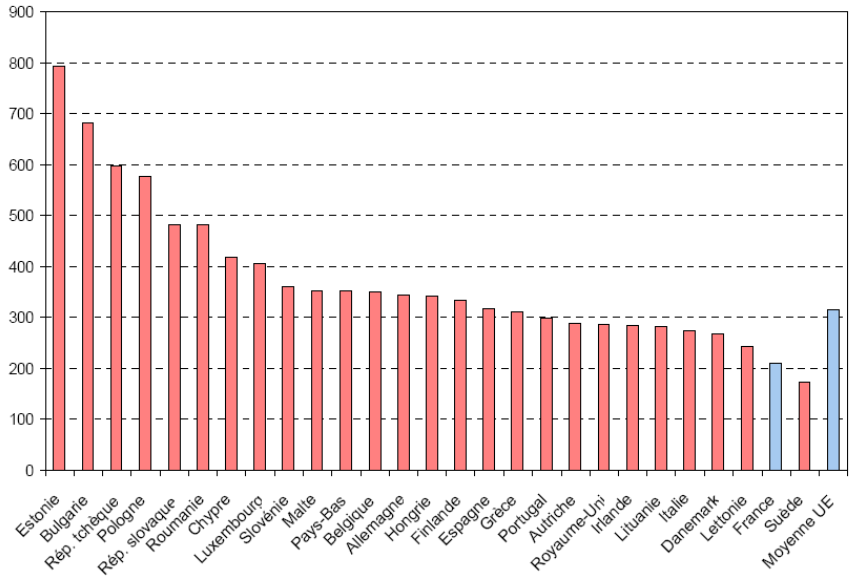
En tant qu'engagement politique, le facteur 4 a ensuite été pris par le Premier ministre M. Jean-Pierre Raffarin le 19 février 2003 à Paris lors de la 20ème session du GIEC, puis inscrit dans l'article 2 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique. Il a ensuite été confirmé par le président de la République lors d'un discours aux Nations unies.

Le deuxième alinéa prévoit que la France se fixe comme objectif de devenir l'économie la plus efficiente en équivalent carbone de la Communauté européenne d'ici à 2020. Grâce à ses spécificités nucléaire et hydraulique, la France est déjà l'un des pays les plus efficients de l'Union européenne, exprimée par le rapport entre les émissions et le nombre d'habitants. Il reste néanmoins plusieurs pays de l'Union devant nous : il s'agit donc d'un objectif ambitieux.

Emissions de CO2 par habitant



Emissions de CO2 par unité de PIB
(kg CO2/millier € 2000 en parité de pouvoir d'achat)



Cet alinéa prévoit aussi que la France prendra toute sa part dans la réalisation de l'objectif de réduction d'au moins 20% des émissions de GES de la Communauté européenne en 2020, cet objectif étant porté à 30% si les autres pays industrialisés hors de la Communauté européenne s'engagent sur des objectifs

comparables et que les pays en développement les plus avancés apportent une contribution adaptée. Il reprend donc, pour l'essentiel, les dispositions arrêtées dans le cadre du paquet climat énergie européen.

LE PLAN CLIMAT ENERGIE

C'est le 10 janvier 2007 que la Commission européenne a proposé un premier paquet global de mesures prioritaires pour établir une politique de l'énergie en Europe. Sans portée juridique, ce train de propositions visait d'abord à orienter les décisions du Conseil énergie du 15 février 2007 et du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007. Au cours de ce dernier sommet, les chefs d'Etat européens ont accepté les principales orientations de ce paquet, en lui conférant ainsi une légitimité politique, notamment s'agissant de l'objectif des trois fois 20 pour 2020. Fort de cette avancée politique, la Commission européenne a proposé, le 23 janvier 2008 un ensemble de 7 textes, dont quatre propositions de directives :

- deux textes concernent l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour 2020 : une proposition de décision visant à répartir l'effort de réduction des émissions entre les 27 pays membres de l'Union européenne, pour les secteurs non couverts par le marché des permis d'émissions ainsi qu'une proposition de directive modifiant le marché des permis d'émissions à partir de 2013.

La réduction de 20% des émissions de GES s'appliquant aux émissions de 1990, elle représente en fait une réduction de 14% des émissions de 2005. Cette réduction est répartie en une réduction de 21% des émissions provenant des secteurs d'activité provenant des secteurs couverts par le marché des quotas (la gestion de cet objectif étant communautaire), et une réduction de 10 des émissions des autres secteurs (cet effort étant modulé en 27 objectifs nationaux).

Pour les secteurs couverts par le marché des quotas, le paquet prévoit les modalités de gestion du marché des quotas après 2013 : les allocations seront faites au niveau communautaire et non plus par un plan national, l'allocation gratuite sera très progressivement abandonnée jusqu'en 2020 sauf pour les nouveaux entrants au profit d'une vente aux enchères, les crédits issues des mécanismes de projets seront transformables en quotas ETS, les projets domestiques seront développés.

- une proposition de directive concernant la promotion des énergies renouvelables ; pour déterminer l'objectif par Etat, le taux atteint par chaque pays en 2005 servira de point de départ. La moitié de la quantité totale d'énergies renouvelables à ajouter en Europe pour atteindre les 20% est divisée de manière égale entre chaque Etat membre, l'autre moitié de l'effort à fournir est répartie entre les Etats membres en fonction de leur PIB. Les Etats riches doivent fournir un effort plus important que les Etats plus pauvres, notamment les nouveaux Etats membres. Une modulation a été introduite pour ne pas pénaliser les pays dans lesquels la part des énergies renouvelables a augmenté de plus de 2% entre 2001 et 2005. L'objectif s'échelonne donc de 10% pour Malte jusqu'à 49% pour la Suède, en passant par 23% pour la France (contre 10.5 % en 2005). Par ailleurs un objectif unique de 10% est fixé à tous les Etats membres pour la part de biocarburants dans la consommation totale de carburants destinés aux transports terrestres.

- un texte concerne l'objectif d'amélioration de l'efficacité énergétique avec une communication sur l'évaluation des plans nationaux sur l'efficacité énergétique (suivi des obligations imposées par la directive 2006/32) ;

- une proposition de directive concernant le captage et le stockage géologique du Co2 ;

- un texte concernant les subventions publiques susceptibles d'être versées aux opérateurs et propose un nouvel encadrement des aides d'Etat pour la protection de l'environnement. Actuellement, les aides d'Etat qui permettent d'atteindre un objectif d'intérêt commun peuvent déjà être autorisées par la Commission européenne, qui les met alors en balance avec les éventuels effets négatifs sur la concurrence. Ces nouvelles « lignes directrices pour les aides d'Etat environnementales » précisent que la Commission pourra autoriser les aides : aux entreprises qui vont au-delà des normes environnementales européennes, à l'acquisition de nouveaux véhicules qui vont au-delà des normes communautaires, en faveur des économies d'énergies, en faveur des énergies renouvelables, à la cogénération et au chauffage urbain, en faveur du captage et du stockage du Co_2, sous forme de réduction ou d'exonération de taxes environnementales.

Ce dernier texte est d'une importance particulière dans la mesure où, l'encadrement des aides d'Etat étant assuré par la Commission européenne directement, **ces nouvelles lignes directrices sont d'application immédiate.**

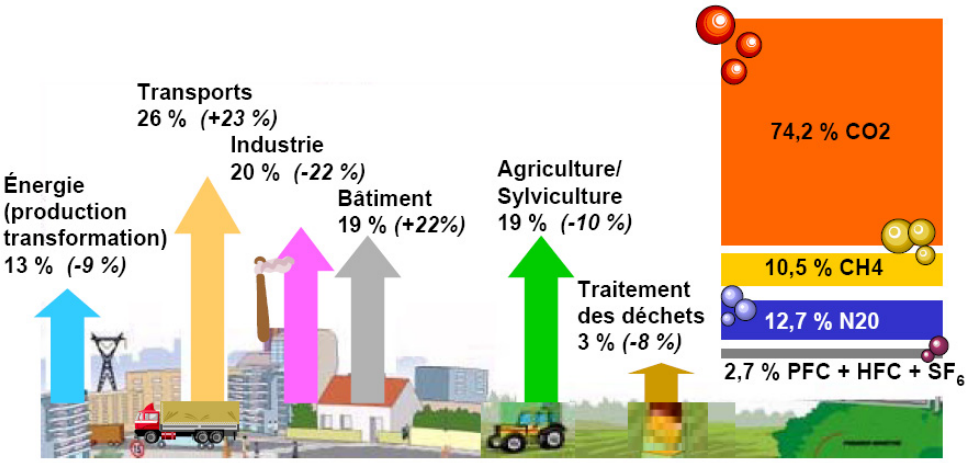
L'alinéa prévoit également que **la France soutiendra la conclusion d'engagements internationaux contraignants de réduction des émissions**. Cette disposition vise, pour l'essentiel, le protocole de Kyoto qui est entré en vigueur suite à sa ratification par la Russie en octobre 2004. Les dispositions du protocole de Kyoto étant prévues jusqu'à 2012, les négociations sur l'après-Kyoto ont été largement engagées au niveau international, notamment lors de la conférence de Bali en décembre 2007 où les résultats obtenus ont été timides.

Cet alinéa prévoit enfin que **la France concourra à la réalisation de l'objectif d'amélioration de 20% de l'efficacité énergétique de la Communauté européenne et s'engage à porter la part des énergies renouvelables à au moins 20% de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020**.

Rappelons que l'Europe s'était fixé pour objectif d'atteindre les 12% d'énergies renouvelables en 2010, alors que cette proportion était encore en 2007 aux alentours de 7-8 % (le chiffre peut varier d'une année sur l'autre en fonction de la pluviométrie, qui a une influence importante sur la production d'énergie hydraulique).

Le troisième alinéa (II) prévoit que les mesures nationales de lutte contre le changement climatique porteront en priorité sur la baisse de la consommation des énergies des bâtiments et la réduction des émissions de gaz à effet de serre des secteurs des transports et de l'énergie.

Ces secteurs sont en effet prépondérants dans les émissions de GES de notre pays, et le rapport « Facteur 4 » de M. Christian de Boissieu rappelle également qu'ils sont en forte augmentation (pour le transport et le bâtiment).



L'**alinéa 4** prévoit que **le coût des émissions de gaz à effet de serre doit être progressivement pris en compte dans le prix des biens et des services**. Trois lignes directrices seront privilégiées : l'amélioration de l'information sur le coût écologique des échanges, l'adoption de nouvelles réglementation, la mise en place de dispositifs incitatifs économiques incluant l'assujettissement de nouveaux secteurs d'activité à un système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre.

Cette disposition fait référence au **bonus malus** sur les véhicules mis en place dans le cadre de la loi de finances pour 2008, dont le principe doit être étendu à d'autres catégories de produits, selon les annonces faites dans la presse par le ministre d'Etat le 4 septembre 2008.

Le bonus malus sur les véhicules a été instauré par l'article 63 de la loi n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 de finances rectificative pour 2007 s'agissant de la partie « malus » et par le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres. Il est applicable aux véhicules neuf lors de leur acquisition.

S'agissant de la partie « bonus », le décret prévoit les montants suivants :

TAUX D'ÉMISSION de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	MONTANT DE L'AIDE (en euros)				
	Année d'acquisition ou de prise en location				
	2008	2009	2010	2011	2012
Taux ≤ 60	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000
60 < taux ≤ 90	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
90 < taux ≤ 95					700
95 < taux ≤ 100			700	700	
100 < taux ≤ 105	700	700			
105 < taux ≤ 110					
110 < taux ≤ 115					200
115 < taux ≤ 120			200	200	
120 < taux ≤ 125	200	200			0
125 < taux ≤ 130			0	0	

En ce qui concerne la partie malus, qui est assimilé à une taxe dont l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement doivent être fixés par la loi, l'article 63 précité fixe les montants suivants :

TAUX D'ÉMISSION de dioxyde de carbone (en grammes par kilomètre)	TARIF DE LA TAXE (en euros)				
	Année d'acquisition				
	2008	2009	2010	2011	2012
Taux ⩽ 150	0	0	0	0	0
151 ⩽ taux ⩽ 155					200
156 ⩽ taux ⩽ 160			200	200	750
161 ⩽ taux ⩽ 165	200	200	750	750	
166 ⩽ taux ⩽ 190	750	750			
191 ⩽ taux ⩽ 195					1 600
196 ⩽ taux ⩽ 200			1 600	1 600	
201 ⩽ taux ⩽ 240	1 600	1 600			
241 ⩽ taux ⩽ 245					2 600
246 ⩽ taux ⩽ 250			2 600	2 600	
250 < taux	2 600	2 600			

Selon les informations diffusées à l'occasion de l'annonce de ce dispositif, 30% des voitures sont concernées par le bonus, et 25% par le malus.

D'après les informations disponibles dans la presse, le fonctionnement de ce dispositif au cours du premier semestre 2008 se caractérise ainsi :

– c'est une réussite politique dans la mesure où il a véritablement réussi à orienter les choix de consommation des Français. Les voitures soumises à bonus représentent déjà 44% des ventes (contre 30% avant) ;

– du point de vue budgétaire, en revanche, ce dispositif, qui devait être neutre, aurait un coût d'environ 130 millions d'euros. La réussite du dispositif a en effet accru son coût : une adaptation doit donc avoir lieu dans le cadre de la loi de finances initiales pour 2009, en abaissant à 125 ou 120 grammes le seuil pour bénéficier.

Selon les dernières informations disponibles, le dispositif pourrait donc être étendu à une vingtaine de famille de produits, dont les équipements électriques et électroniques (notamment les réfrigérateurs).

S'agissant de l'assujettissement de nouveaux secteurs au mécanisme des quotas, on rappellera rapidement que le marché européen des quotas ne vise actuellement que les seules émissions de CO_2 des secteurs industriels les plus impliqués : le secteur de la production d'énergie secondaire et du raffinage pétrolier, la fabrication de papier, de verre et de ciment. Ceux-ci représentent ensemble 45 à 50% du total des émissions de l'industrie et concernent 11 400 installations identifiées sur le territoire de l'Union européenne (un peu plus de 1 100 entreprises en France).

Actuellement, l'élargissement du mécanisme des quotas n'a été envisagé que pour le domaine aérien. La Commission européenne a en effet présenté une proposition de directive dans ce sens en décembre 2006, suggérant de plafonner les émissions de CO_2 pour tous les avions au départ ou à destination d'aéroports européens. Ce nouveau dispositif doit entrer en vigueur au 1er janvier 2012.

Le dispositif prévu pour le secteur aérien est le suivant :

- la directive fixe un plafonnement global pour l'ensemble du secteur, correspondant à la moyenne des émissions de CO_2 des années 2004-2006 ;

- chaque exploitant se voit attribuer un quota d'émission calculé sur son activité moyenne des années de référence ;

- compte tenu de la progression prévisible du trafic, les émissions de CO_2 seront supérieures à ce quota, qui jouera alors comme un plafond. C'est là qu'intervient le système d'échanges. Chaque compagnie d'aviation aura le choix : réduire les émissions pour rester sous le plafond, ou acheter des quotas aux industriels d'autres secteurs selon le système européen des droits d'émission.

Selon les estimations, un cinquième du dépassement prévisible du quota sera atténué par l'amélioration technologique, et 4/5ème seront compensés par des échanges sur le marché des quotas.

Le système sera géré par chaque État, responsable des compagnies de son ressort. Les compagnies internationales opérant en Europe seront gérées par l'État dans lequel elles ont le plus d'activité. Ainsi, par exemple, même si Delta Airlines dessert plusieurs pays, l'essentiel de son trafic se fait sur Londres. C'est donc le Royaume-Uni qui sera chargé de veiller à l'application de la réglementation.

L'**alinéa 5** prévoit que l'Etat étudiera la création d'une contribution « *climat-énergie* » en vue d'encourager les comportements sobres en carbone et en énergie. Cette contribution aura pour objet d'intégrer les effets des émissions de gaz à effet de serre dans les systèmes de prix par la taxation des consommations des énergies fossiles. Elle sera strictement compensée par une baisse des prélèvements obligatoires de façon à préserver le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises.

Cette contribution climat énergie est l'un des engagements importants du Grenelle de l'environnement, qui a fait l'objet d'un comité opérationnel piloté dans le cadre de la révision générales des politique publiques.

Le rapport du 1er groupe de travail du Grenelle démontre prévoit en effet qu'il faut « réorganiser la fiscalité environnementale et énergétique en adoptant une contribution climat énergie » sur les produits dont le contenu en carbone ou en énergie est élevé (carburants, combustibles). Elle augmenterait progressivement pour faire apparaître le vrai prix des émissions de GES et l'appauvrissement pour les générations futures du capital en énergies fossiles. Son produit serait affecté à des actions de lutte contre le changement climatique et à l'accompagnement des ménages et des secteurs économiques exposés. L'assiette de cette contribution (carbone ou carbone énergie) fait débat au sein du groupe ».

L'**alinéa 6** prévoit que la France soutiendra **la mise en place d'un mécanisme d'ajustement aux frontières pour les importations en provenance des Etats qui refuseraient de contribuer à raison de leurs responsabilités et capacités respectives à l'effort mondial de réduction des émissions de gaz à effet de serre après 2012.**

Ce mécanisme d'ajustement aux frontières a souvent été évoqué dans le cadre des discussions du Grenelle : il ne peut être mis en place qu'aux frontières de l'Europe compte tenu du fait que les Etats membres sont soumis à des obligation de réduction des émissions ; la négociation devra en particulier porter avec l'OMC afin que la compatibilité de ce nouveau dispositif soit assuré.

L' **alinéa 7** prévoit enfin que **les dispositifs incitatifs économiques et les financements publics consacrés à des investissements de production ou de consommation d'énergie tiendront compte des économies d'énergies réalisées** et du temps nécessaire à la rentabilisation des investissements concernés. L'efficience de ces mécanismes et dispositifs sera évaluée notamment au regard de leur coût par rapport au volume d'émissions de gaz à effet de serre évitées.

L'**alinéa 8** prévoit que **les dispositifs incitatifs économiques et les financements publics qui auront pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre devront être justifiés par référence au coût de la tonne de dioxyde de carbone évitée.**

*

* *

La Commission est saisie d'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à fixer l'objectif de réduire de 3 % par an, en moyenne, les rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

M. Jean Dionis du Séjour. Cet objectif me paraît préférable à la division par quatre de la production de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

M. le Rapporteur. Je suis favorable à cet amendement, qui est cohérent avec la loi de 2005.

M. Yves Cochet. La division par quatre était un objectif proposé par le rapport du GIEC de 2001. Le rapport de 2007 préconise, lui, une division par douze. Une fois de plus, nous sommes en retard.

La Commission *adopte* cet amendement.

Elle est ensuite saisie de cinq amendements pouvant être soumis à une discussion commune, tendant à préciser l'objectif de réduction des gaz à effet de serre ou la part que doivent représenter les énergies renouvelables dans la production énergétique française.

M. Yves Cochet propose que cette part soit d'au moins 23 %, conformément au projet de directive européenne actuellement en discussion.

M. le rapporteur propose un pourcentage identique. Il invite M. Cochet à retirer son amendement et à cosigner le sien.

L'amendement de M. Bernard Reynès tend à préciser que l'objectif de réduction des gaz à effet de serre, fixé par le projet à 20 %, pourra être porté à un taux supérieur.

M. Bernard Reynès. Il y a une contradiction à vouloir faire de la France « l'économie la plus efficiente » et à faire dépendre cet objectif du comportement des pays non-membres de la Communauté européenne.

M. Yves Cochet présente deux autres amendements tendant à ce que la France s'engage à améliorer son efficacité énergétique de 20 % d'ici à 2020.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur, les amendements de MM. Yves Cochet et Bernard Reynès devenant sans objet.

La Commission examine ensuite un amendement de M. François Brottes visant à ce que les objectifs d'efficacité et de sobriété énergétique s'accompagnent d'un accès minimal garanti et abordable pour tous à l'énergie.

M. François Brottes. En matière d'énergie, certains souhaitent augmenter les tarifs afin de favoriser les comportements vertueux. Il faut certes pénaliser le gaspillage, mais sans oublier que l'énergie est un bien de première nécessité. On peut admettre qu'une utilisation abusive soit sanctionnée par un tarif plus élevé, mais il convient de garantir un minimum d'énergie accessible à un prix raisonnable.

Une des conséquences de l'augmentation du prix de l'énergie est que certaines personnes n'ont plus les moyens de se chauffer. Cet amendement pose donc un principe destiné à nourrir la réflexion du régulateur des opérateurs de l'énergie. Il rompt avec la logique stigmatisante du tarif social.

M. le président Patrick Ollier. Nous avons justement créé le tarif social de l'électricité et du gaz pour répondre à cette préoccupation.

M. Alain Gest. Comment définir « un accès minimal garanti et abordable pour tous » ? On comprend les intentions de cet amendement, mais en l'état, il est inapplicable.

M. Yves Cochet. L'instauration de quotas d'énergie à des tarifs plus abordables aurait des effets pervers. Un riche pourrait bénéficier du tarif social parce que sa vaste maison consomme peu d'énergie. Inversement, une personne vivant en HLM avec six enfants pourrait, elle, en être privée, en raison de la mauvaise isolation de son immeuble. L'instauration d'un tarif social pour un minimum de consommation pourrait donc s'avérer dangereuse.

M. Serge Poignant. Lors de la discussion sur le statut de GDF, nous avons exigé du Gouvernement l'instauration d'un tarif social, à l'instar de ce qui existait déjà pour l'électricité. Il me paraît préférable de maintenir ces dispositions afin d'éviter tout effet pervers.

M. François Brottes. Pour tenir compte de la remarque pertinente d'Alain Gest, je propose de supprimer les mots : « et abordable ».

Nous ne nions pas l'intérêt de tels tarifs. Mais, étant plus favorables à la solidarité qu'à la charité, nous les jugeons stigmatisants. En outre, ils n'ont pas des effets vertueux en termes de protection de l'environnement, parce qu'ils s'appliquent à la totalité des kilowatts consommés. Nous proposons donc d'assortir un tarif particulier à la consommation d'un certain volume d'énergie, garantissant un confort minimal. Le reste serait facturé à un prix plus élevé. Nous devons inscrire ce principe dans la loi, de façon à pouvoir le décliner dans les différents secteurs de l'énergie.

Je répondrai à M. Yves Cochet que nous ne voulons pas punir les pauvres, lesquels n'auront jamais les moyens d'acquérir les équipements les plus efficaces en termes de protection de l'environnement. Ils n'en ont pas moins le droit d'accéder à un minimum de confort, notamment le droit de se chauffer.

M. le Rapporteur. Je ne suis pas convaincu, monsieur Brottes, que les dispositions que vous proposez représentent un progrès par rapport à la loi de 2003. Cela étant, je vous propose de retirer l'amendement et de faire une nouvelle proposition lorsque la Commission se réunira en application de l'article 88 du Règlement.

M. François Brottes *retire* son amendement.

La Commission est saisie d'un autre amendement de M. François Brottes visant à prévoir la mise en place de mécanismes réduisant les pointes de consommation d'énergie.

M. François Brottes. La part d'électricité fournie par l'énergie nucléaire suffit pour la consommation de base, mais pas pour les pointes : au-delà d'un certain seuil de consommation, il faut recourir aux centrales thermiques. Une des solutions pour réduire l'émission de gaz à effet de serre est de tout mettre en œuvre pour éliminer les pointes.

Mais actuellement, le marché tend à favoriser les pointes. D'une part, en faisant monter le tarif moyen, celles-ci avantagent les opérateurs – y compris l'opérateur historique et donc son actionnaire principal, l'État. D'autre part, les nouveaux opérateurs, qui ne disposent pas de centrales nucléaires, n'interviennent significativement qu'en période de pointe. Il faut inverser cette tendance, qui contredit nos objectifs de réduction des gaz à effet de serre.

M. Serge Poignant. Nous sommes favorables à cette proposition, car elle permet à la fois de réduire la consommation et de limiter le CO_2.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

Puis, après avis favorable du rapporteur, elle *adopte* un amendement de M. Bernard Reynès tendant à ce que la France s'engage dans la conclusion d'accords internationaux destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

La Commission est ensuite saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à ce qu'un bilan soit réalisé des politiques de libéralisation conduites par l'Union européenne dans les secteurs des transports et de l'énergie, afin de vérifier qu'elles ne sont pas en contradiction avec les engagements pris en matière de prix, de sécurité et de contribution à la lutte contre le changement climatique.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement, car la mise en œuvre des décisions du Grenelle de l'environnement doit se faire en conformité avec le droit européen.

M. Daniel Paul. Il s'agit seulement de vérifier que cette mise en œuvre n'est pas en contradiction avec certaines politiques que nous impose l'Union européenne. Nous demandons donc que la France soutienne, auprès de ses partenaires, la réalisation d'un tel bilan.

M. le Rapporteur. Je respecte votre point de vue, mais nous ne pouvons pas remettre en cause la volonté de l'Union de favoriser la concurrence.

M. Philippe Tourtelier. L'amendement proposé est judicieux, compte tenu de la durée de mise en œuvre des dispositions du Grenelle.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Daniel Paul.

Elle examine ensuite un amendement de M. Yves Cochet tendant à faire figurer, parmi les priorités de la politique de lutte contre le changement climatique, la baisse des rejets de gaz à effet de serre des secteurs de l'agriculture et de l'industrie manufacturière, notamment en ce qui concerne le protoxyde d'azote et le méthane.

M. le Rapporteur. Défavorable. Les trois axes prioritaires définis par le Grenelle de l'environnement sont le bâtiment, les transports et la production d'énergie. En outre, le secteur agricole, qui contribue pour moins de 10 % à ces émissions, joue un rôle dans l'entretien et l'aménagement du territoire.

M. Philippe Tourtelier. Cet amendement a le mérite de concerner le méthane, alors que le Grenelle n'évoque que le CO_2.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Yves Cochet.

Elle est ensuite saisie de quatre amendements identiques, respectivement présentés par M. Daniel Fasquelle, M. Yves Cochet, M. Philippe Armand Martin et M. Yves Albarello, et tendant à faire figurer, parmi ces mêmes priorités, le stockage du carbone par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes.

M. Daniel Fasquelle. Il convient de reconnaître la contribution des végétaux à la lutte contre le réchauffement climatique. De même qu'ils permettent d'améliorer la qualité de l'air et de préserver la biodiversité, ils ont un effet positif sur la santé publique et contribuent à la réduction des nuisances sonores.

M. le Rapporteur. Je suis favorable à ces amendements, sous réserve de ne pas faire mention du stockage du carbone, les scientifiques étant incapables d'évaluer précisément la contribution des végétaux dans ce domaine.

La Commission *adopte* les amendements *ainsi rectifiés*.

M. François Brottes. J'insiste sur le fait qu'il peut être tout aussi nécessaire de couper des arbres que d'en planter. L'amendement ne doit donc pas être interprété comme une interdiction de la sylviculture.

La Commission est saisie de trois amendements, soumis à une discussion commune, tendant à clarifier la rédaction de l'alinéa 4 de l'article 2, le premier étant présenté par M. Serge Poignant, les deux autres par M. Yves Cochet.

M. Serge Poignant. Mon amendement précise que la mise aux enchères des quotas d'émissions de gaz à effet de serre doit prendre en compte l'impact de celle-ci sur la concurrence nationale et internationale.

M. Yves Cochet. Il me semble plus précis et plus complet de parler de réduction des empreintes en énergie et en carbone plutôt que d'une croissance sobre en carbone, expression qui ne veut rien dire. Tel est l'objet de mon premier amendement.

M. Philippe Tourtelier. Il est regrettable que la rédaction de M. Poignant ait supprimé la faculté de réglementer.

M. le Rapporteur. Avis très favorable à l'amendement de M. Poignant et défavorable à ceux de M. Cochet.

M. Jean Dionis du Séjour. Contrairement à Yves Cochet, je pense qu'il est possible de découpler croissance et consommation d'énergie.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Serge Poignant, les deux amendements de M. Yves Cochet devenant sans objet.

La Commission examine trois amendements identiques, défendus respectivement par MM. Yves Cochet, Jean Dionis du Séjour et Yannick Paternotte, et qui visent à inscrire dans la loi des échéances respectant les engagements du Grenelle de l'environnement.

M. Jean Dionis du Séjour. Il faut instaurer la taxe carbone et la substituer à d'autres impôts, notamment ceux frappant le travail.

M. le Rapporteur. Avis défavorable car il ne faut pas préjuger le résultat de l'étude sur la création de cette taxe, qui est en cours.

M. Yves Cochet. Ces amendements reprennent les engagements de délai pris lors du Grenelle de l'environnement.

M. Jean-Yves Le Déaut. Les auteurs de ces amendements ont raison car l'urgence écologique est telle qu'il faut éviter les vœux pieux et se donner un plan.

M. Philippe Plisson. D'accord avec la formulation initiale à condition d'introduire un délai de six mois ; sinon, la mise en œuvre sera renvoyée aux calendes grecques.

M. le Rapporteur. On devrait arriver à un compromis en gardant la rédaction tout en l'assortissant d'un délai. Nous verrons cela dans le cadre de l'article 88.

Les trois amendements identiques sont *retirés*.

La Commission examine un amendement de M. Serge Poignant tendant à affecter une partie de la taxe carbone au financement des transports urbains.

M. Serge Poignant. Cet amendement étant satisfait, je le *retire*.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à préserver les ressources de la protection sociale.

M. Daniel Paul. La taxe carbone devant être compensée par une baisse équivalente des prélèvements obligatoires, son instauration risque d'aggraver le déficit de la sécurité sociale. Il faut éviter une diminution des cotisations patronales.

M. le Rapporteur. Avis défavorable car nous en sommes encore à l'étude dont nous attendons les résultats.

La Commission *rejette* l'amendement.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements de M. Yves Cochet, le premier tendant à affecter partiellement la taxe carbone aux collectivités territoriales pour financer les plans climat territoriaux, le second demandant au Gouvernement une étude de faisabilité de la taxe carbone avant le 31 décembre 2008.

Le président Patrick Ollier. Au titre de l'article 40 de la Constitution, un amendement de M. Bernard Reynès, prévoyant la possibilité d'instaurer un prélèvement sur le résultat que les entreprises et le secteur bancaire obtiendraient du fait de la mise en œuvre de la présente loi, est irrecevable.

M. Yves Albarello *retire* son amendement visant à prendre en compte la contribution des végétaux à la réduction des émissions de gaz à effet de serre car il est satisfait.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements en discussion commune, présentés respectivement par M. Yves Cochet et M. Philippe Armand Martin, et tendant à prendre en compte la contribution des arbres et des végétaux pérennes plantés à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* deux amendements identiques, présentés respectivement par M. Bernard Reynès et M. Michel Piron, et permettant de prendre en compte dans les dispositifs incitatifs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'autres critères que le coût de la tonne de dioxyde de carbone économisée.

Après avis défavorable du rapporteur, elle *rejette* un amendement de M. Yves Cochet tendant à intégrer dans les mécanismes incitatifs pour les entreprises d'autres externalités positives telles que l'emploi ou le chiffre d'affaires.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Serge Poignant et de Mme Catherine Vautrin proposant de tenir compte de l'intérêt du captage et du stockage de carbone de dioxyde de carbone notamment par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes.

M. le Rapporteur. Avis favorable sous réserve de préciser qu'il s'agit de carbone définitivement stocké.

La Commission *adopte* cet amendement *ainsi modifié*.

La Commission *adopte* l'article 2 *ainsi modifié*.

CHAPITRE I^ER

REDUCTION DES CONSOMMATIONS D'ENERGIE DES BATIMENTS

Les différents articles de ce chapitre visent à opérer une rupture dans la consommation d'énergie du secteur du bâtiment, gros contributeur à l'émission de gaz à effet de serre.

Les dispositions figurant aux articles 3 à 6 constituent la traduction législative des douze premiers engagements formant les conclusions du Grenelle de l'environnement. Elles réaffirment l'une des priorités de l'action de l'État : donner une accélération volontariste en matière de construction et de rénovation du bâtiment, grand consommateur d'énergie et l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre.

Article 3

Amélioration de la performance énergétique des constructions

Cet article du projet de loi, le premier des quatre articles consacrés aux améliorations de la performance énergétique à apporter aux bâtiments, place d'emblée le secteur de l'habitat au centre de l'ensemble du dispositif de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Il établit notamment un constat de l'importance du secteur du bâtiment dans la consommation d'énergie finale et dans le processus d'émission des gaz à effet de serre.

Partant du principe selon lequel le secteur du bâtiment représente à lui seul plus de 40 % de l'énergie finale et participe pour 23 % aux émissions nationales de dioxydes de carbone, le projet de loi fait de l'amélioration thermique des constructions et du développement de nouvelles technologies dans les matériaux et la conception des bâtiments, l'un des axes fort de son action à venir pour les prochaines années.

Le secteur du bâtiment est, en effet, le plus gros consommateur d'énergie. L'ensemble de la consommation d'énergie finale s'élève actuellement à près de 68,2 millions de tonnes d'équivalent pétrole (environ 42,5 % de la consommation nationale), ce qui équivaut, chaque année, à plus d'une tonne d'équivalent pétrole pour chaque Français. Fortement consommateur d'énergie, le secteur du bâtiment constitue également un important producteur de dioxyde de carbone. Avec 123 millions de tonnes de CO_2 produites annuellement, soit environ deux tonnes de dioxyde de carbone par Français, il représente 23 % des émissions nationales. Il convient de noter que les émissions de gaz à effet de serre du secteur du bâtiment ont augmenté, selon l'ADEME, de 14 % depuis 1990.

L'énergie est consommée pour deux tiers dans les logements et pour un tiers dans le secteur tertiaire. Cette répartition est sensiblement constante depuis une vingtaine d'années.

Le parc français est, aujourd'hui, évalué à 30,7 millions de logements. Il se répartit entre 25,8 millions de résidences principales, 3 millions de résidences secondaires et 1,9 million de logements vacants. Avec une surface totale d'environ 2,66 millions de m^2, le parc des résidences représente une surface chauffée quatre fois supérieure à celle du secteur tertiaire.

Le groupe de travail n° 1 du Grenelle de l'environnement, après avoir souligné que « les bâtiments, principalement pour le chauffage et l'eau chaude, est le secteur le plus consommateur d'énergie », avait formulé le souhait que « les bâtiments progressent sur trois critères : l'émission de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie et la production/utilisation d'énergies renouvelables, en exploitant des gisements de progrès qui sont aujourd'hui très importants et accessibles avec les techniques actuelles ».

La consommation d'énergie primaire moyenne des résidences principales pour le chauffage, la production d'eau chaude et accessoirement la ventilation s'élève à 240 kWhep/m2/an (hors consommation de bois) et peut, pour certaines constructions, atteindre jusqu'à 600 kWhep/m2/an. Cette consommation moyenne d'énergie primaire correspond à 1,64 kWhep/m2/an en énergie finale (énergie transformée, directement utilisable en l'état par le consommateur dans sa résidence après déduction des déperditions liées notamment au transport et aux procédés de transformation).

Si le texte du projet de loi rappelle les grands enjeux environnementaux susceptibles de découler des améliorations de la performance énergétique des bâtiments, il souligne également leur impact non négligeable sur le budget des ménages et, partant, plus ou moins directement sur l'amélioration de leur pouvoir d'achat. En effet, le coût des produits énergétiques a fortement cru ces dernières années, notamment sous l'effet du renchérissement de la facture pétrolière. Au cours des cinq dernières années, le coût pour les particuliers des énergies fossiles a progressé en moyenne de près de 4,5 % est s'est accéléré au cours des derniers mois (de juin 2006 à juin 2007 : + 59 % pour le fioul domestique, + 17 % pour le gaz et + 3 % pour l'électricité). Dans ce contexte, toute baisse de consommation résultant des améliorations de la performance énergétique des bâtiments se traduira inévitablement par des diminutions sensibles du poste « chauffage et production d'eau chaude » des ménages.

De même, afin de réaliser une diminution importante de la consommation énergétique, le groupe de travail préconisait de lancer un programme de rupture technologique sur le bâtiment neuf, proposition reprise dans l'article du projet de loi qui prévoit « le développement de nouvelles technologies dans la construction neuve ». Ce programme devrait pouvoir bénéficier des « démonstrateurs de recherche » réalisés dans le cadre du fonds démonstrateurs de recherche dont le pilotage a été confié à l'ADEME. En effet, les démonstrateurs, financés à partir de ce fonds qui a été lancé dès le 25 juillet dernier, pourront être sollicités afin de valider les innovations et les opérations de démonstration de bâtiments innovants ou l'intégration de produits et techniques novateurs. Les améliorations

technologiques susceptibles d'être apportées, notamment aux matériaux, pourront également profiter à la rénovation du parc de logements existant, générant ainsi un gisement particulièrement important de réduction de la consommation énergétique totale.

Enfin, à un degré encore difficilement appréhendable, la réduction de la consommation énergétique passe aussi par l'innovation dans la régulation et l'optimisation des activités quotidiennes. Le développement de la domotique, en automatisant un certain nombre de gestes simples, est susceptible de participer à l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, que ce soit dans l'habitat collectif ou dans l'habitat individuel.

*

* *

La Commission examine cinq amendements pouvant être soumis à une discussion commune tendant à préciser la rédaction de l'article, présentés respectivement par M. Jérôme Bignon, M. le rapporteur, M. Yves Cochet, M. André Chassaigne, M. Jean Dionis du Séjour.

M. Jérôme Bignon. Il s'agit de donner une impulsion plus volontariste à l'article 3, conformément à l'esprit des signataires du Grenelle.

M. le Rapporteur. Avis favorable à cet amendement à condition de remplacer les termes « plan de rénovation thermique » par ceux de « plan de rénovation énergétique ».

M. Yves Cochet. Je conteste ce glissement de la rédaction en faveur du nucléaire et du chauffage électrique.

Elle examine ensuite trois amendements pouvant être soumis à une discussion commune présentés respectivement par M. le rapporteur, M. Jean Dionis du Séjour et M. Yves Albarello, les deux derniers amendements étant identiques.

Après que M. Jean Dionis du Séjour et M. Yves Albarello aient retiré leurs amendements, la commission adopte l'amendement du rapporteur tendant à ce que soit pris en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans la rénovation des bâtiments.

La Commission *adopte* l'article 3 *ainsi modifié*.

Article 4

L'instauration de nouvelles normes thermiques dans les constructions neuves

Cet article affiche avec force la volonté du Gouvernement de faire en sorte que la France atteigne, pour ce qui concerne les constructions neuves, dans des délais rapprochés, des objectifs ambitieux en terme de performance énergétique de l'ensemble du parc des bâtiments futurs. Il s'agit de généraliser le recours aux meilleures pratiques disponibles en relevant l'objectif de performance énergétique, avec pour objectif d'aboutir à terme à des critères de construction de Bâtiments Basse Consommation (BBC).

L'article 4 reprend, de fait, les engagements 1 à 3 du Grenelle de l'environnement : l'État entend tout mettre en œuvre pour que les constructions neuves, publiques et privées, tertiaires et résidentielles respectent, à compter de 2010, pour les bâtiments publics et du secteur tertiaire, 2012 pour les logements, les normes de constructions basse consommation. A l'horizon 2020, les constructions devront être à énergie positive.

Il convient en effet, dans un premier temps, de centrer les efforts à entreprendre sur des normes de construction conduisant à la réalisation de bâtiments consommant moins de 50 kWhep/m^2/an en énergie primaire pour les usages réglementés (chauffage, production d'eau chaude sanitaire, climatisation, ventilation, auxiliaires d'éclairage et de chauffage) puis, dans un second temps, d'atteindre le bâtiment à énergie positive produisant plus d'énergie qu'il en consomme.

C'est un véritable défi technique et technologique que pose les dispositions projetées par cet article. En effet, il conviendra qu'à l'horizon 2021, les constructions neuves produisent plus d'énergie primaire qu'elles n'en consommeront (Bâtiments à énergie positive, BEPOS). Cet objectif doit être atteint progressivement, le projet de loi prévoit, en effet, qu'en 2011 et 2013, les constructions neuves atteignent et respectent l'objectif BBC (bâtiments basse consommation).

Le tableau, ci après, retrace l'évolution prévisible de la réglementation thermique des bâtiments neufs depuis l'application de la réglementation technique existante (RT 2005) et tient compte des dispositions initiales du projet de loi :

ÉVOLUTION DE LA REGLEMENTATION THERMIQUE

	Réglementation thermique 2005	Bâtiments basse consommation	Bâtiments à énergie positive
Seuil de consommation d'énergie primaire	110 kWhep/m^2/an*	50 kWhep/m^2/an*	0 kWhep/m^2/an*
2005	Ensemble des constructions neuves		
Parution de la loi		Logements neufs du programme de rénovation urbaine	
31/12/2010		Bâtiments publics et secteur tertiaire	
31/12/2012		Ensemble des constructions neuves	
31/12/2020			Ensemble des constructions neuves

* *différents selon les zones géographiques*.

Depuis 1974, plusieurs réglementations thermiques ont été successivement établies pour réduire progressivement la consommation énergétique des constructions neuves. Compte tenu des enjeux mis en lumière au cours du Grenelle de l'environnement, il importe non seulement de poursuivre les efforts entrepris en matière d'économies d'énergie et de lutte contre les déperditions énergétiques des bâtiments, mais aussi de faire de la réduction des émissions de gaz à effet de serre l'objectif prioritaire de l'action des pouvoirs publics pour aboutir à une amélioration réelle et permanente de la performance énergétique des bâtiments.

Le deuxième alinéa (paragraphe *a* de l'article) vise à atteindre pour les logements neufs des objectifs de performance énergétique conforme à la norme « bâtiments basse consommation » à l'horizon 2012 pour tous les bâtiments, soit en moyenne 50 kWhep/m^2/an, cet objectif devant être atteint de façon anticipée pour les bâtiments publics et les bâtiments affectés au secteur tertiaire. Il convient de souligner que cette norme moyenne sera logiquement modulée en fonction de plusieurs critères : la localisation, les caractéristiques des bâtiments, l'usage des bâtiments. Elle ne peut ignorer, l'un des objectifs principaux du Grenelle de l'environnement : la réduction drastique des émissions de gaz à effet de serre.

Le levier que constitue l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments neufs est, en effet, un aspect primordial des actions en faveur de la réduction durable des émissions de gaz à effet de serre. Les options et les choix réalisés aujourd'hui et demain engagent pour la durée de vie des constructions et des équipements, c'est-à-dire pour des décennies. L'objectif 2012 vise à passer du bâtiment « très haute performance énergétique » découlant de la réglementation actuelle au bâtiment « basse consommation » (BBC).

L'évolution du cadre réglementaire de la performance énergétique est encadrée par la directive européenne 2002/91/CE du Parlement européen et du

Conseil du 16 décembre 2002 sur la performance énergétique des bâtiments, dont les principales dispositions ont été transposées en droit français par la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique. Elle prévoit notamment le renforcement périodique de la réglementation des bâtiments neufs.

Les articles L. 111-9 et L. 111-10 du code de la construction et de l'habitat donnent compétence au gouvernement pour édicter une réglementation thermique applicable aux nouveaux bâtiments et aux immeubles existants.

S'agissant des constructions nouvelles, cette réglementation détermine les caractéristiques thermiques et leur performance énergétique, en fonction des catégories de bâtiments considérés ainsi que les bâtiments qui font l'objet, avant leur construction, d'une étude de faisabilité technique et économique.

Depuis le 1er septembre 2006, par application du décret n° 2006-592 du 24 mai 2006 relatif aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique (réglementation thermique, dite RT 2005), les projets faisant l'objet d'un permis de construire doivent être construits et aménagés de telle sorte qu'ils respectent des caractéristiques thermiques minimales, notamment que la consommation conventionnelle d'énergie d'un bâtiment pour le chauffage, la ventilation, la climatisation, la production d'eau chaude sanitaire et l'éclairage des locaux doit être inférieure ou égale à une consommation conventionnelle d'énergie de référence de ce bâtiment et, pour certains types de bâtiments, à une consommation maximale. La réglementation thermique 2005 s'inscrit dans le cadre du Plan Climat 2004 qui prévoit de renforcer la performance énergétique des bâtiments neufs tous les cinq ans.

L'arrêté du 24 mai 2006, pris en application du décret précité, fixe notamment :

– les caractéristiques thermiques minimales ;

– la méthode de calcul de la consommation conventionnelle d'énergie d'un bâtiment ainsi que les caractéristiques thermiques de référence pour le calcul de cette consommation conventionnelle ;

– les bâtiments pour lesquels la consommation conventionnelle d'énergie ne doit pas être supérieure à une consommation maximale ainsi que la valeur de cette consommation maximale ;

– les bâtiments pour lesquels la température intérieure conventionnelle atteinte en été ne doit pas être supérieure à une température intérieure conventionnelle et la méthode de calcul de cette température estivale conventionnelle.

La RT 2005 détermine plusieurs seuils de consommation maximale d'énergie primaire (énergie fossile et énergie électrique en raison notamment des

modes de transformation et d'acheminement) en fonction du type de combustible employé et de diverses zones climatiques, afin de tenir compte des particularismes liés au lieu d'implantation des constructions. Chaque valeur fixée pour un type de chauffage étant par ailleurs pondéré par un coefficient particulier tenant compte d'une approche géographique plus fine, fixée par département.

VALEUR DU COEFFICIENT MAXIMAL DE CONSOMMATION D'ENERGIE PRIMAIRE MAXIMAL

Type de chauffage	Zone climatique	Coefficient maximal en kWh d'énergie primaire/m2/an
Combustibles fossiles	H1	130
	H2	110
	H3	80
Chauffage électrique	H1	250
	H2	190
	H3	130

Le seuil de consommation conventionnelle d'énergie primaire de 50 KWhep/m^2/an, prévu par le projet de loi, peut paraître ambitieux au regard des exigences existantes, notamment si on le rapproche des valeurs maximales fixées actuellement pour le chauffage électrique, qui constitue l'un des modes de production d'énergie finale générant une moindre émission de gaz à effet de serre. Or, pour tenir compte de l'objectif principal du Grenelle de l'environnement — diminuer drastiquement les émissions de gaz susceptible d'altérer l'atmosphère — il apparaîtrait judicieux d'instaurer un système de pondération du seuil proposé de façon à établir une hiérarchisation des types énergie finale en fonction de leur mode de production. Au regard de la réglementation actuellement applicable, ne conviendrait-il d'envisager de pouvoir relever le seuil prévu dans des proportions acceptables pour tenir compte du recours à l'utilisation d'énergies non polluantes.

Il convient, toutefois, de noter que le texte du projet de loi indique expressément que la consommation d'énergie primaire indiquée correspond à une valeur moyenne annuelle, ce qui autorise d'introduire dans les mesures d'application une souplesse indispensable permettant de répondre à la diversité des modes de production de l'énergie réellement consommée par les usagers.

Par ailleurs, pour tenir compte de la diversité climatique du territoire national et des différents types de construction, le projet de loi, reprenant pour partie les dispositions existantes, institue une modulation du seuil de consommation d'énergie primaire en fonction de la localisation et des caractéristiques des bâtiments.

Enfin, les dispositions projetées prévoient une application modulée dans le temps du seuil moyen de 50 kWhep/m2/an, en instaurant, notamment, une application à l'ensemble des bâtiments au 31 décembre 2012, mais en fixant aussi des échéances plus proches pour les bâtiments publics et le secteur tertiaire, ces constructions devant respecter le seuil moyen dès le 31 décembre 2010. En faisant un sort particulier aux bâtiments publics et au secteur tertiaire, le gouvernement

entend créer, d'une part, un effet d'entraînement par un phénomène d'exemplarité et, d'autre part, faire un pas sensible dès 2011 en direction des objectifs affichés du Grenelle. Cette nouvelle réglementation s'appliquera à l'ensemble des bâtiments liés à l'exercice d'une mission de service public ainsi qu'aux immeubles de bureaux et aux bâtiments réservés aux activités commerciales (en distinguant les grands centres commerciaux des commerces de pied d'immeuble). Dans tous les cas, il est prévu que les normes soient ajustées en fonction de l'usage des locaux, pour tenir compte des spécificités des différentes activités.

Le troisième alinéa (paragraphe b de l'article) institue une nouvelle étape particulièrement ambitieuse dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En se fixant pour objectif de parvenir en 2020 à la construction de bâtiments dont la consommation d'énergie sera inférieure à celle qu'ils seront susceptibles de produire, c'est à une véritable mutation de la construction neuve que le projet de loi assigne le secteur du bâtiment à l'horizon 2020. Le texte du projet de loi instaure une véritable rupture technologique, ainsi aux bâtiments consommateurs d'énergie d'hier, il substitue les bâtiments producteurs d'énergie de demain.

L'objectif de construire des bâtiments à énergie positive (BEPOS) pour 2020, suppose que l'étape précédente, le bâtiment basse consommation énergétique (BBC), soit parfaitement maîtrisée à cette date. En effet, la future réglementation applicable à la construction de bâtiment répondant au label BEPOS, ne pourra devenir réellement applicable qu'à la condition que le bâtiment auquel elle s'appliquera soit à même de présenter des performances énergétiques conformes aux exigences du label BBC. Ce n'est qu'en disposant de constructions de type BBC qu'il sera envisageable de compenser, voire dépasser, par une production d'énergie in situ la consommation effective des bâtiments. Passer au bâtiment à énergie positive implique par ailleurs des innovations industrielles majeures sur les produits et les matériaux ainsi que le développement du recours à la production d'énergie domestique à partir de dispositifs adaptés aux bâtiments, voire à des groupes de bâtiments, à partir des différentes sources d'énergie renouvelables.

Outre la réduction de la consommation d'énergie qui constitue l'objectif prioritaire poursuivi par les pouvoirs publics depuis le premier choc pétrolier, l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments pour parvenir aux bâtiments à énergie positive, nécessite la généralisation de la production, à l'échelle du bâtiment, de chauffage, d'eau chaude sanitaire et d'énergie. Il s'agira, en effet, de construire des ouvrages capables de produire de l'énergie, non seulement pour assurer leur autosuffisance mais, au-delà, de dégager un surplus d'énergie par rapport à leur propre consommation.

C'est ainsi que selon la formule du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, « *l'enveloppe, véritable troisième peau, va ainsi compléter progressivement sa fonction initiale de protection contre l'extérieur avec une nouvelle fonction de production d'énergie, via une utilisation raisonnée de l'environnement local (architecture bioclimatique, éclairage naturel, optimisation*

des apports solaires, amélioration de l'isolation…) et l'intégration d'innovations techniques récentes ou à venir comme les panneaux solaires, les panneaux photovoltaïques, le micro-éolien, les guides de lumières, les matériaux à changements de phase et autres membranes piézoélectriques en façade… »

S'agissant de la production de chauffage et d'eau chaude sanitaire trois filières sont actuellement disponibles : le solaire thermique (utilisation de la chaleur des rayons solaires), le bois-énergie (installation de récupérateur de chaleur et pose de foyer fermé) et les pompes à chaleur géothermique (récupération de la chaleur du sol, PAC géothermique, ou de l'air, PAC aérothermique). Pour ce qui concerne la production d'énergie, essentiellement électrique, deux filières sont à ce jour exploitables : la filière photovoltaïque (conversion de l'énergie solaire) et la filière éolienne (conversion de l'énergie du vent). D'ici 2020, d'autres modes de production énergétiques domestiques sous réserve que, comme la pile à combustible, on soit à même d'en maîtriser les coûts et la durée de vie.

Le quatrième alinéa (paragraphe c de l'article) prévoit que les logements neufs construits dans le cadre du programme de rénovation urbaine institué par la loi n° 2003-710 du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine fassent l'objet d'une application anticipée de la future réglementation « bâtiment basse consommation – BBC ».

Il convient de rappeler que le chapitre II de la loi du 1er août 2003 institue un programme national de rénovation urbaine visant à restructurer, dans un double objectif de mixité sociale et de développement durable, les quartiers classés en zone urbaine sensible et ceux, sous certaines conditions présentant des caractéristiques économiques et sociales analogues. L'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) qui centralise les crédits consacrés à la mise en œuvre du programme contribue à la réalisation du programme national de rénovation urbaine en accordant des concours financiers aux collectivités territoriales, aux établissements de coopération intercommunale compétents et aux organismes publics ou privés qui conduisent des opérations concourant à la rénovation urbaine.

La réhabilitation du patrimoine existant des bailleurs sociaux (organisme HLM et sociétés d'économie mixtes) a, depuis 1977, toujours inscrit une forte contribution aux économies d'énergie dans les travaux prescrits. C'est ainsi que le parc HLM, qui abrite 16 % de la population, ne contribue plus, aujourd'hui, que pour 11 % aux émissions de CO_2 produites par le secteur résidentiel. La consommation énergétique moyenne du parc (chauffage et production d'eau chaude sanitaire) en énergie primaire s'élève en moyenne à 170 kWhep/m^2/an contre 240 kWhep/m^2/an pour l'ensemble du parc résidentiel.

D'ores et déjà, la majorité des logements neufs construits dans le cadre du plan actuel de rénovation urbaine anticipent les normes actuelles et atteignent le label haute performance énergétique (HPE, soit une consommation conventionnelle d'énergie inférieure de 10 % à la consommation conventionnelle

de référence fixée par la RT 2005), voire le label très haute performance énergétique (THPE soit une consommation conventionnelle d'énergie inférieure de 20 % à la consommation conventionnelle de référence).

L'objectif affiché par le gouvernement consiste à franchir une étape supplémentaire en élaborant, en relation avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine et les financeurs, un plan de rénovation urbaine comprenant une large part de logements labellisés BBC (soit une consommation conventionnelle d'énergie primaire de 50 kWhep/m^2/an), avant même l'échéance 2012.

Enfin, **le cinquième et dernier alinéa** de cet article prévoit l'instauration de mesures incitatives en faveur des acquéreurs de logements dont la performance énergétique sera inférieure aux seuils fixés par la réglementation applicable.

Cet alinéa prévoit essentiellement deux types de mesures : l'instauration d'un avantage supplémentaire sous forme d'aménagement du crédit d'impôt au titre de l'acquisition de l'habitation principale visé à l'article 200 *quaterdecies* du code général des impôts et la mise en place sur le modèle du prêt à taux zéro d'un « éco-prêt à taux zéro ».

Le crédit d'impôt au titre de l'acquisition de l'habitation principale prévu à l'article 200 *quaterdecies* du code général des impôts a été créé par l'article 5 de la loi n° 2007-1223 du 21 août 2007 en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat et modifié par l'article 13 de la loi de finance pour 2008, sur la base d'un dispositif antérieur qui avait été supprimé.

Ouvrent droit au crédit d'impôt les intérêts d'emprunts payés par un ménage pour l'acquisition ou la construction de son habitation principale au titre des prêts contractés auprès d'un établissement financier. Seuls ouvrent droit au crédit d'impôt les intérêts d'emprunt payés au titre des cinq premières années de remboursement. Le montant du crédit d'impôt est égal à 40 % du montant des intérêts payés au titre de la première annuité de remboursement et à 20 % du montant des intérêts payés au titre des quatre annuités suivantes. Les intérêts sont retenus dans la limite annuelle de 3 750 euros pour une personne célibataire, veuve ou divorcée et 7 500 euros pour un couple soumis à une imposition commune, majorés de 500 euros par personne à charge.

Le nouveau dispositif, annoncé par cet alinéa, figurera dans le projet de loi de finances pour 2009. Il devrait consister en plusieurs aménagements du dispositif existant de façon à le rendre particulièrement attractif pour les contribuables s'engageant résolument dans une démarche d'habitat durable.

Les acquéreurs de logements dont la performance énergétique sera inférieure aux normes BBC devraient pouvoir bénéficier du crédit d'impôt pour un nombre d'annuités supérieur aux cinq années prévues, d'un montant de crédit d'impôt supérieur à 20 % pour les annuités au-delà de la première année et de plafonds de crédit d'impôt supérieurs à ceux en vigueur.

Compte tenu des difficultés rencontrées par le secteur du logement, notamment dans le cadre du logement locatif, votre rapporteur s'interroge sur l'intérêt qu'il aurait sans doute eu à instaurer, parallèlement aux mesures envisagées, des dispositions analogues en faveur des investisseurs dans le logement locatif.

Le prêt à taux zéro pour l'accession à la propriété est une aide permettant aux personnes physiques d'accéder à la propriété de leur logement principal, sous conditions de ressources, variable selon la composition du ménage et la zone géographique où se situe le logement. Son montant est déterminé et plafonné par application d'un barème qui prend en compte la composition du ménage, la zone géographique et l'ancienneté du logement. Il peut être consenti pour une durée maximale de 22 années Il est consenti par des organismes de crédit qui ont passé une convention avec l'État. En contrepartie de l'absence d'intérêt, l'État accorde aux établissements prêteurs un crédit d'impôt, prévu à l'article 200 quater J du code général des impôts.

L'"éco prêt à taux zéro" qu'il est envisagé de créer devrait être accordé sans condition de ressources et plafonné à 30 000 euros. Il devrait être remboursable au maximum en huit années (durée calculée au regard de l'amortissement des sommes engagées) et disponible dès le 1er janvier 2009. Selon le journal Les Echos, cette mesure pourrait coûter un milliard d'euros en année pleine et pourrait s'appliquer jusqu'en 2014. L'impact sur la facture énergétique nationale et sur l'activité économique, notamment du secteur du bâtiment, devrait être à même de balancer la compensation servie aux organismes bancaires par l'État.

*
* *

La Commission examine sept amendements pouvant être soumis à une discussion commune tendant à ce que le seuil de 50 kWh de consommation d'énergie primaire des constructions neuves soit modulé en fonction de différents éléments. Ces amendements sont respectivement présentés par M. le rapporteur, M. Yves Cochet, M. André Chassaigne, M. Yves Albarello, M. Jean Dionis du Séjour, M. M. Philippe Armand Martin et M. Daniel Fasquelle.

L'amendement de M. Philippe Armand Martin n'est pas défendu.

M. Serge Poignant. L'amendement du rapporteur vise à ne pas pénaliser telle ou telle filière énergétique.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il faudrait indiquer quelles énergies présentent un bilan avantageux.

M. Yves Cochet. C'est évidemment le nucléaire, dans l'esprit des auteurs de l'amendement ! Mon amendement exclut au contraire le nucléaire et le

chauffage électrique, qui sont une catastrophe pour notre pays. Quant à notre prétendue indépendance énergétique, c'est un mensonge absolu !

M. François Brottes. Nous sommes attachés au seuil de 50 kWh, à condition de raisonner du point de vue du mode de production d'énergie, et non de la filière énergétique. On ne peut pas appliquer le même coefficient de conversion à toutes les filières énergétiques.

M. Serge Poignant. On parle d'énergie primaire, et non d'énergie finale.

M. André Chassaigne. Nous proposons de moduler le seuil en fonction de données essentielles de la consommation d'énergie, telles que la localisation et l'usage du bâtiment.

M. Philippe Tourtelier. Cette discussion prouve l'inconséquence d'avoir remplacé le mot « thermique » par « énergétique » à l'article 3.

M. le Rapporteur. Nous avons souhaité concilier baisse de la consommation d'énergie et limitation des émissions de gaz à effet de serre, et il est vrai que l'électricité est aujourd'hui la meilleure solution. L'emploi généré par ce secteur n'est pas non plus à négliger.

M. le président Patrick Ollier. La distinction entre énergie primaire ou finale était pour nous très importante. L'amendement du rapporteur est le meilleur compromis si on ne veut pas favoriser telle ou telle filière tout en respectant les objectifs du Gouvernement.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur, les amendements de MM. Yves Cochet, André Chassaigne, Yves Albarello, Jean Dionis du Séjour et Daniel Fasquelle devenant sans objet.

La Commission est saisie de deux amendements pouvant être soumis à une discussion commune tendant à préciser la notion d'exception et respectivement présentés par M. Bernard Reynès et M. le rapporteur visant à clarifier la définition du bâtiment à énergie positive.

M. Bernard Reynès. Mon amendement vise à éviter tout détournement de l'esprit de la loi.

M. le Rapporteur. Nous préférons garder la notion d'exception, l'intérêt général étant toujours difficile à définir.

M. Bernard Reynès. Je *retire* mon amendement.

La Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur.

La Commission est saisie de trois amendements identiques tendant à prévoir explicitement l'utilisation du bois-énergie et respectivement défendus par

M. Jean Dionis du Séjour et M. Yves Albarello, le troisième présenté par M. Philippe Armand Martin n'est pas défendu.

M. le Rapporteur. Défavorable : on ne doit pas favoriser une filière particulière.

M. Yves Albarello. Je *retire* mon amendement.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Jean Dionis du Séjour.

La Commission rejette un amendement de M. André Chassaigne visant à instaurer une prime à l'acquisition en lieu des avantages supplémentaires prévus par le texte.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* l'amendement de M. André Chassaigne

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements de M. André Chassaigne, visant respectivement à préciser l'alinéa 5 et à prévoir l'utilisation des biomatériaux, ainsi qu'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour, prévoyant une définition de l'écomatériau.

La Commission *adopte* l'article 4 *modifié*.

Article 5

La réduction de la consommation d'énergie des bâtiments publics, des logements sociaux et des logements anciens

Cet article concerne l'ensemble du parc de bâtiments résidentiel et tertiaire construit. L'État affiche clairement l'objectif ambitieux de réduire les consommations d'énergie du parc de bâtiments existants d'au moins 38 % à l'horizon 2020, appliquant ainsi l'un des objectifs du Grenelle de l'environnement : ouvrir un chantier de rénovation énergétique radicale des bâtiments existants (engagements 4 à 9).

Sont expressément visés par cet article : le patrimoine immobilier de l'État et de ses établissements publics, ainsi que le parc de bâtiments des collectivités territoriales (I de l'article, alinéas 2 à 4), l'ensemble du parc de logements sociaux (II de l'article, alinéas 5 à 9) et le parc résidentiel privé, de même que les bâtiments du secteur tertiaire (III de l'article, alinéas 10 à 15).

L'article 5 du projet de loi fixe non seulement des objectifs, mais énonce aussi un certain nombre de moyens à mettre en œuvre pour les atteindre, tout en visant la performance énergétique. Par l'ensemble de ses dispositions, il constitue, de fait, un véritable plan global de rénovation énergétique de l'ensemble du parc de bâtiments, publics et privés, des bâtiments destinés à l'habitation comme des bâtiments tertiaires.

L'objectif de réduction de 38 % de la consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre est proportionné à l'importance de la contribution nationale à ces phénomènes de l'ensemble des constructions existantes. Ces contributions sont d'autant plus élevées que les bâtiments sont anciens, d'où l'intérêt d'entreprendre des travaux de rénovation ciblés, d'autant que, malgré une baisse de la consommation unitaire des ménages, il convient de noter, comme le soulignait le comité opérationnel « Rénovation des bâtiments existant » que « *la consommation d'énergie des bâtiments a augmenté de 30 % au cours des trente dernières années (avant de décroître depuis 2001) du fait de l'accroissement du parc de bâtiments, de la surface moyenne des logements, de l'augmentation du confort et de l'apparition de nouveaux besoins contribuant à une forte augmentation de la consommation d'électricité* ».

Par ailleurs, ce parc se caractérise souvent par des appareils de chauffage et de production d'eau chaude vétustes et fortement émetteurs de CO_2 et par une isolation thermique souvent approximative.

Les tableaux ci-après permettent de mieux appréhender l'importance au regard de la consommation énergétique finale, d'une part, de la destination des bâtiments et, d'autre part, de la date de construction et du type de logement :

DECOMPOSITION PAR USAGE ET CONSOMMATIONS ENERGETIQUES FINALES

	Surface (en millions de m^2)	Consommations Energétiques (tonnesWh)	Ratio Conso/Mm^2*
Maisons individuelles	1 782	285,7	16,0
Immeubles collectifs	884	152,1	17,2
Total résidences	2 666	437,8	16,4
Bâtiments tertiaires	850	221,2	26 ,0
Total	351,6	659	18,74

Tableau élaboré à partir des chiffres du Centre d'études et de recherches économiques sur l'énergie (CEREN).

** : Consommation par million de mètres carrés*

DECOMPOSITION, SELON LA DATE DE CONSTRUCTION, DE LA CONSOMMATION ENERGETIQUE FINALE

	Parc ancien (avant 1975)			Parc intermédiaire (de 1975 à 1989)			Parc récent (après 1990)		
	Parc millions	Conso* (TWh)	Ratio **	Parc millions	Conso* (TWh)	Ratio **	Parc millions	Conso* (TWh)	Ratio **
Maisons individuelles	8,5	177,3	20,8	3,5	56,5	16,4	2,4	38,2	15,9
Immeubles collectifs	7,6	109,5	14,4	2,1	26,3	12,5	1,6	16,8	10,5
Ensemble du parc	16,1	286,8	17,8	5,6	82,8	14,8	4	55	13,7

Tableau élaboré à partir des chiffres du Centre d'études et de recherches économiques sur l'énergie (CEREN).

** : Consommation énergétique finale annuelle en tonnes de watts/heure.*

*** : Consommation en tonnes de watts/heure par million de logement.*

Plusieurs enseignements sont susceptibles d'être tirés de la lecture de ces tableaux :

– en l'état actuel du parc de bâtiments, l'habitat individuel présente un ratio de consommation énergétique finale au mètre carré construit inférieur à celui des immeubles collectifs, toutefois, si on raisonne en terme de nombre de logements, cette conclusion s'inverse et il est permis de constater que, s'agissant de l'ancienneté des constructions, la consommation finale d'énergie par logement collectif présente un ratio plus favorable. Par ailleurs, le parc ancien se révèle particulièrement énergétivore, constat renforcé par le fait que parmi les 16,1 millions de logements construits avant 1975, plus de 9 millions l'ont été avant 1948, c'est-à-dire avant le développement massif de modes de construction industrialisés. Si une partie de ce parc est bien souvent rénovée, sa performance thermique demeure encore mal connue ;

– les bâtiments résidentiels présentent un ratio de consommation énergétique finale, rapporté à la surface, inférieur à celui des bâtiments du secteur tertiaire.

Enfin, il convient de souligner que le bâtiment et les transports, représentent les deux seuls secteurs qui ont vu leur part d'émission de CO2 augmenter (17 % pour le bâtiment 21 % et pour les transports), alors que celle de l'industrie diminuait de 21 % et celle de l'agriculture de 6 %.

Dans ces conditions, l'objectif de réduction de 38 % des consommations énergétique des bâtiments que le gouvernement se fixe pour objectif à l'horizon 2020, prévu au premier alinéa de cet article, pour ambitieux qu'il soit, apparaît légitime au regard des conclusions du Grenelle de l'environnement.

Avec **les alinéas 2, 3 et 4, regroupés au I de cet article**, le projet de loi détermine les axes forts concernant la rénovation des bâtiments publics.

Le parc immobilier public représente à lui seul 40 % du parc total des bâtiments tertiaires et un peu plus de 15 % du parc total de constructions. La consommation énergétique totale du patrimoine tertiaire public s'élève à un montant qui se situe entre 85 et 88 de tonnes de watts/heures (TWh), selon une estimation de l'ADEME, dont 39 TWh seraient consommées par l'habitat social et 21,8 TWh par le patrimoine bâti communal.

D'importantes pistes d'amélioration de cette consommation demeurent aujourd'hui encore exploitables, notamment au regard de l'état de l'isolation, de l'âge des équipements et du suivi des consommations énergétiques.

L'alinéa 2 pose le principe de la généralisation d'un audit thermique de l'ensemble du parc immobilier de l'État et de ses établissements publics d'ici 2010, avec pour objectif d'engager leur rénovation d'ici 2012.

L'audit sera conduit sous une forme renforcée du diagnostic de performance énergétique introduit dans la législation nationale par la loi du 9 décembre 2004 de simplification du droit et transposant certaines dispositions de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments (2002/91/CE) et modifié par l'ordonnance n° 2005-655 du 8 juin 2005 relative au logement et à la construction (articles L. 134-1 à L. 134-5 du code de la construction et de l'habitat). Le document résultant du diagnostic, et donc de l'audit, donnera quatre informations principales :

– une description des principales caractéristiques du bâtiment et de ses équipements thermiques ;

– une estimation de la consommation annuelle d'énergie et de son coût, ainsi qu'un classement de la consommation au mètre carré selon le principe de l' « étiquette énergie » (échelle de A à G) ;

– l'indication de la quantité de dioxyde de carbone émise du fait de cette consommation, avec classement du bâtiment selon une « étiquette climat » ;

– des recommandations pour maîtriser les consommations d'énergie, en particulier les travaux susceptibles d'être réalisés pour améliorer la performance énergétique du bâtiment.

Outre ces informations, les conclusions de l'audit devront faire apparaître explicitement les travaux à entreprendre afin d'atteindre rapidement l'objectif de réduction des consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Il convient également de noter que l'État a déjà entamé cette démarche, à titre d'expérimentation, notamment dans le département du Rhône. Cette expérimentation devrait être prochainement modélisée, avec pour objectif de

déterminer des classes type de bâtiments, afin de renforcer l'efficacité du système, chaque classe de bâtiments existant pouvant faire l'objet de travaux de rénovation énergétiques adaptés à des caractéristiques communes.

La rénovation des bâtiments de l'État et de ses établissements publics sera donc conduite au vu des résultats de ces audits selon un programme adapté aux spécificités de chaque administration et établissements publics, avec pour objectif de réduire, d'ici dix ans, d'au moins 40 % les consommations d'énergie et d'au moins 50 % les émissions de gaz à effet de serre.

Le programme de rénovation qui sera élaboré au vu des résultats de l'audit devrait comprendre deux phases successives de travaux :

– une première phase comprenant les travaux à même de dégager rapidement des économies substantielles d'énergie ainsi que produisant une baisse importante des émissions de gaz à effet de serre (amélioration et changement de type de chauffage, isolation des surfaces vitrées) et ne nécessitant que des investissements relativement peu élevés ;

– une seconde phase, étalée dans le temps et nécessitant des investissements plus lourds qui impacteraient les infrastructures des bâtiments (matériaux de surface, réfection de toitures).

L'alinéa 3 concerne les actions d'incitation de l'État en direction des collectivités territoriales. Comme il a été dit précédemment, le patrimoine communal constitue lui aussi un gisement non négligeable d'économies d'énergie et de réductions d'émissions de gaz à effet de serre.

Nombreux sont les représentants des collectivités territoriales qui, lors des travaux du Grenelle de l'environnement, ont affiché l'ambition de mettre en œuvre les recommandations présentées à l'issue des travaux. Aussi, soucieux de ne pas porter atteinte au principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales, l'État s'efforcera d'inciter celles-ci à s'engager résolument sur la voie tracée par le Grenelle de l'environnement.

C'est essentiellement par un appui opérationnel que se manifestera cette incitation. En effet, les administrations centrales, notamment celle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a développé de fortes compétences en ingénierie publique, principalement dans le domaine de la maîtrise de l'énergie et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'État mettra ces compétences à la disposition des collectivités territoriales qui le souhaiteront afin d'atteindre les objectifs du Grenelle.

Cet appui opérationnel pourra se manifester, non seulement pour l'établissement des diagnostics de performance énergétique, mais encore lors de l'élaboration des études préalables à la réalisation des travaux, voire dans l'assistance à la conduite des travaux. Les collectivités territoriales devraient également pouvoir bénéficier des conseils et de l'appui des administrations de l'État lors de la passation des marchés publics de travaux.

Enfin, les collectivités territoriales devraient aussi compter sur un appui opérationnel de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Le **quatrième alinéa** de cet article précise les conditions de réalisation des travaux nécessités par l'application du programme de travaux relatif à la rénovation des bâtiments de l'État et de ses établissements publics.

Face à l'ampleur des investissements nécessaires à la mise en œuvre de la rénovation sur dix années d'une surface de bâtiments comprise entre 50 et 70 millions de mètres carrés, l'État envisage de recourir partiellement à la formule des partenariats public-privé prévus par la loi n° 2008-735 du 28 juillet 2008 relative aux contrats de partenariats, sous la forme particulière de contrats de performance énergétique, définis par la directive européenne 2006/32/CE du 5 avril 2006 relative aux services énergétiques.

La directive européenne précise que le contrat de performance énergétique est « *un accord contractuel entre les bénéficiaires et les fournisseurs autour d'une mesure visant à améliorer l'efficacité énergétique, selon lequel des investissements dans cette mesure seront consentis afin de parvenir à un niveau d'amélioration énergétique contractuellement défini* ».

Les contrats de performance énergétique conclus par l'État afin de favoriser la rénovation des bâtiments publics prendraient la forme de contrats de partenariat susceptibles d'être passés avec un partenaire privé pour une durée déterminée par lequel le partenaire de l'État aura la charge de financer et de réaliser des travaux l'État conservant la responsabilité du service public rendu aux citoyens.

Dans le cadre du contrat de performance énergétique, le partenaire chargé de réaliser les économies d'énergie, investit dans le projet son savoir faire ainsi que les moyens financiers nécessaires. Il prend donc à sa charge l'ensemble des travaux de planification, de construction et de maintenance, ainsi que leur financement, et en assume les risques. Il doit donc s'assurer que les bâtiments feront l'objet des investissements nécessaires afin d'atteindre le niveau d'économies d'énergie stipulé par le contrat.

Les économies d'énergie réalisées sont généralement appréciées au regard de la consommation moyenne d'énergie calculée sur les consommations des années précédent la réalisation des travaux de rénovation. L'entreprise partenaire financera ses investissements à partir des économies réalisées sur les coûts énergétiques, l'État, quant à lui, continuera de régler les factures d'énergie dont le montant à fortement diminuer (source donc d'économie) et retrouvera en fin de contrat un équipement efficace au regard de ses performances énergétiques et environnementales.

L'expérimentation qui a été faite des contrats de performance énergétique donne, selon le ministre d'État, un taux de retour sur l'investissement de six ans

(pendant six années, les économies d'énergie payant les travaux, celles-ci se traduisant par un gain net au-delà de la sixième année).

Compte tenu de la décision du Conseil constitutionnel n° 2008-567 DC du 24 juillet 2008, et pour respecter le principe d'égalité d'accès à la commande publique pour tous les fournisseurs, il paraît malaisé de recourir de façon privilégiée aux contrats de partenariat. La loi du 28 juillet 2008 précise clairement qu'il ne peut être recouru à la procédure du contrat de partenariat qu'au terme de l'évaluation préalable prévue par l'ordonnance du 17 juin 2004. La personne publique ne peut donc avoir recours au contrat de partenariat que si le résultat de cette évaluation préalable le permet. Le recours au contrat de partenariat ne peut donc relever du choix discrétionnaire de la personne publique. Il convient donc que le texte du projet de loi soit modifié de façon à rappeler explicitement ces règles.

Enfin, il convient de souligner que l'État a développé, à travers l'expérience acquise par la Mission d'appui aux contrats de partenariat, une expertise réelle dans ce type particulier de contrats liant l'État à un partenaire privé.

Les alinéas 5 à 9 qui constituent le II de cet article concernent la rénovation de l'ensemble du parc de logements sociaux dans le cadre d'un programme de rénovation. Cette partie de l'article reprend les grandes lignes d'une proposition du comité opérationnel n° 2 « logements sociaux et rénovation urbaine » et aménage les programmes de l'ANRU.

L'alinéa 5 fixe comme objectif à l'État la rénovation de l'ensemble des logements sociaux, notamment, et de façon prioritaire, d'engager des travaux sur les 800 000 logements sociaux les moins performants du point de vue de la consommation énergétique. La performance énergétique de ces logements à forte consommation devrait être abaissée à des valeurs inférieures à 150 kilowattheures d'énergie primaire par mètre carré. Il s'agit d'éradiquer les logements de catégorie F (331 à 450 kWh/m^2/an) et G (> 450 kWh/m^2/an) et d'amener l'ensemble des logements correspondants dans la catégorie C (91 à 150 kWh/m^2/an).

Il convient ici de s'interroger sur les raisons qui ont conduit le gouvernement à retenir des critères de performance énergétique inférieurs à ceux qu'il fixe pour la construction neuve. Si de telles normes devaient être appliquées à la rénovation, cela nécessiterait de détruire une partie du parc existant et de le reconstruire selon de nouvelles technologies et pour l'autre partie, des investissements particulièrement importants ainsi que la nécessité de procéder au relogement des occupants pendant la durée de travaux qui affecteraient les structures même des bâtiments.

La rénovation devrait également concerner les logements dont la performance énergétique les range dans la catégorie E (231 à 330 kWh/m^2/an) ayant recours pour le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire à un réseau de chaleur ou à une énergie fossile.

Les alinéas 6 et 7 fixent l'échéancier du plan de rénovation à conduire d'ici 2020 pour atteindre l'objectif des 800 000 logements sociaux à rénover sur la période.

Après une première annuité (2009) concernant 40 000 logements, l'année 2010 constituera une annuité de montée en puissance de la mise en œuvre du programme avec la rénovation de 60 000 logements, dont la réalisation maintiendra par la suite volume annuel s'élevant à 70 000 logements sociaux.

Il conviendra donc que les organismes gestionnaires des parcs de logements sociaux s'attellent, avec l'aide de l'ANRU, à l'élaboration d'un plan de rénovation de grande envergure de leur parc immobilier.

A l'alinéa 8, l'État s'engage à faciliter le financement de ces opérations de rénovation par les bailleurs de logements sociaux en leur permettant d'accéder à des prêts à des taux privilégiés.

Un accord a été passé entre l'État et l'Union sociale pour l'Habitat pour examiner les modalités financières qui permettront aux organismes ayant en charge le logement social de procéder au plus tôt à la rénovation thermique de leur parc, en commençant par les 800 000 logements qui sont les plus thermiquement dégradés et faisant l'objet du plan de rénovation prévu à l'alinéa précédent.

A cet effet une enveloppe, sur une durée de quinze années, devrait être dédiée aux prêts à taux privilégiés accordé par la Caisse des Dépôts aux organismes bailleurs de logements sociaux. Le montant des prêts accordés devrait osciller entre 10 000 et 12 000 euros par logement. Le mécanisme de financement des travaux demeure encore à définir entre l'État, la Caisse des Dépôts et les organismes bailleurs. Il devrait prendre en compte, dans le cadre de son amortissement les économies réalisées sur les dépenses énergétiques résultant des travaux de rénovation thermiques financés par les prêts, et fera l'objet d'une convention à établir entre les parties.

Par ailleurs, l'État pourra attribuer des subventions, à hauteur de 20 % du montant des travaux aux organismes qui auront passé avec lui des conventions pour la réalisation du programme de rénovation.

L'alinéa 9 marque la volonté du gouvernement d'encourager les organismes bailleurs sociaux à privilégier le recours aux énergies renouvelables dans les travaux de rénovation afin de leur permettre d'améliorer sensiblement la performance énergétique des logements locatifs.

Cet encouragement proviendra notamment du dispositif de soutien à la chaleur renouvelable, qui permettra de financer des opérations dans les immeubles collectifs (chaudières à bois, pompes à chaleur, solaire thermique…).

S'il existe des mécanismes de soutien à la production de chaleur renouvelable pour les systèmes de chauffage collectifs, ceux-ci sont uniquement

tournés vers les aides à l'investissement et n'assurent pas une incitation suffisante pour élargie et pérenniser la filière « biomasse chaleur » en France.

Afin de garantir le développement de la fourniture de chaleur verte conformément aux objectifs français et européens d'utilisation des sources d'énergie renouvelable, il importe de mettre en place une incitation à long terme au travers d'une prime verte par million de wattheures thermiques produit. Cette prime devrait être financée par le produit des taxations mises en place sur les combustibles fossiles. Le produit de ces taxes pourrait également être redistribué via des aides à la structuration des filières d'approvisionnement et à la recherche dans le domaine de la biomasse thermique.

Il convient de souligner l'importance de cet engagement de l'État en faveur du logement social et de son impact sur le niveau de vie de ses locataires. Les ménages qui y vivent ont subi, depuis dix ans, une augmentation très importante des charges d'électricité et de chauffage qui représentent jusqu'à 15 % du pouvoir d'achat des familles. L'amélioration de la performance énergétique des logements qu'ils occupent se traduira inévitablement par celle de leur pouvoir d'achat.

Les alinéas 10 à 15, regroupés au III de cet article visent à favoriser l'amélioration de la performance énergétique du parc résidentiel de logements et du secteur tertiaire de superficie importante. En se fixant une large palette d'objectifs, l'État insiste sur l'impérieuse nécessité qui s'applique à l'ensemble des citoyens de se mobiliser pour faire de la maîtrise d'énergie un outil performant de la bataille contre les émissions de gaz à effet de serre et, par voie de conséquence, contre le réchauffement climatique de la planète.

L'alinéa 10 constitue le chapeau du III de cet article. Il y est clairement affiché la volonté des pouvoirs publics de faire en sorte que la rénovation des logements en matière d'économie d'énergie s'effectue selon un rythme accéléré de façon à atteindre dans les plus brefs délais les objectifs du Grenelle. A cet effet, l'État mettra en place un ensemble d'actions spécifiques comprenant notamment des incitations financières, dont les principales sont annoncées aux alinéas suivants.

L'alinéa 11 (a du III de l'article) reprend, pour partie, s'agissant de la rénovation du parc résidentiel privé, les dispositions d'appui au financement à l'aide à l'accession à la propriété de l' « éco prêt à taux zéro » attribué sur la base de bouquets de travaux de rénovation énergétique, dispositif prévu au quatrième et dernier alinéa de l'article 4 du projet de loi.

Par ailleurs, il est prévu de faciliter le recours par les copropriétés importantes aux contrats de performance énergétique (définis par la directive européenne 2006/32/CE du 5 avril 2006 relative aux services énergétiques), en en aménageant le dispositif et en les simplifiant. L'État encouragera les représentants des sociétés de services d'efficacité énergétique, de bailleurs et des locataires à préciser et clarifier les cahiers des charges desdits contrats, notamment les

obligations du prestataire, les clauses relatives au remboursement des investissements, ainsi que la vérification de la performance énergétique.

L'engagement de travaux lourds visant à réduire les consommations d'énergie se heurte traditionnellement à trois obstacles majeurs : l'importance des coûts d'investissement, l'absence de compétences énergétiques des maîtres d'ouvrage et l'incertitude quand aux résultats effectifs. En facilitant le recours aux contrats de performance énergétique, l'État entend donner aux copropriétés désireuses d'entreprendre des travaux visant à renforcer la performance énergétique de leurs logements un outil efficace pour surmonter ces trois obstacles. En effet, l'entreprise cocontractante s'engagera, d'une part, à formuler un diagnostic préalable des travaux à entreprendre et, d'autre part, à garantir la performance attendue une fois les travaux réalisés.

L'intervention d'un prestataire compétent, garantissant des résultats sur les économies d'énergie doit être à même de sécuriser la demande de prêt auprès des organismes de prêt si le maître d'ouvrage envisage de recourir à l'emprunt pour financer ses travaux. Enfin, les contrats de performance énergétique font de l'amélioration de l'efficacité énergétique le principal mode de rémunération du prestataire.

L'alinéa 12 (b du III de l'article) prévoit une incitation financière au profit des propriétaires bailleurs réalisant des travaux ou l'acquisition d'équipements plus performants par une extension du dispositif du crédit d'impôt en faveur du développement durable visé à l'article 200 *quater* du code général des impôts. Sous réserve qu'ils soient également éligibles à l' « éco prêt à taux zéro ».

Jusqu'à présent, le bénéfice des dispositions de l'article 200 *quater* du code général des impôts était réservé aux seules dépenses en faveur du développement durable relatives à des travaux affectant la résidence principale du contribuable. Il est désormais envisagé de l'étendre aux travaux entrepris et aux améliorations des équipements permettant d'accroître la performance énergétique des logements donnés en location.

Le code général des impôts énumère limitativement les dépenses susceptibles d'ouvrir droit au crédit d'impôt en faveur du développement durable. Il s'agit :

– des dépenses afférentes à un immeuble, achevé depuis plus de deux ans, au titre de l'acquisition de chaudières à basse température et de chaudière à condensation, ainsi qu'aux matériaux d'isolation thermique et appareils de régulation de chauffage ;

– des dépenses d'équipements de production d'énergie utilisant une source d'énergie renouvelable et de pompes à chaleur ;

– des dépenses de raccordement à un réseau de chaleur alimenté majoritairement par des énergies renouvelables ou par une installation de cogénération ;

– des dépenses d'équipements de récupération et de traitement des eaux pluviales.

La liste précise des équipements, matériaux et matériels ouvrant droit au crédit d'impôt est fixée à l'article 18 bis de l'annexe IV au code général des impôts. Ils doivent être fournis et installés par une même entreprise et donner lieu à l'établissement d'une facture.

Le montant du crédit d'impôt est plafonné (8 000 euros pour une personne célibataire, veuve ou divorcée, 16 000 euros pour les personnes mariées ou liées par un Pacs, majoré de 400 euros par personne à charge). Il est égal à :

– 15% du montant des dépenses des chaudières à basse température ;

– 25% du montant des dépenses de chaudières à condensation, des dépenses de matériaux d'isolation thermique et de régulation de chauffage, des dépenses des équipements à un réseau de chaleur et des équipements de récupération et de traitement des eaux pluviales ;

– 50% du montant des dépenses d'équipements de production d'énergie utilisant une source d'énergie renouvelable et des pompes à chaleur.

L'extension du crédit d'impôt en faveur du développement durable aux propriétaires bailleurs devrait figurer au nombre des mesures fiscales du projet de loi de finances pour 2009. **Toutefois, l'application du dispositif de l'article 200 *quater* est limitée dans le temps, elle devrait prendre fin au 31 décembre 2009, il conviendra, naturellement, d'en proroger les dispositions pour rendre véritablement attractive l'incitation de la mesure projetée, sous peine de réduire à néant les efforts entrepris et d'étendre la mesure, au-delà de l'acquisition des matériels et matériaux, à la réalisation des travaux.**

L'alinéa 13 (c du III de l'article) prévoit la possibilité d'assujettissement au dispositif des certificats d'économie d'énergie des propriétaires de surfaces importantes affectées à des activités tertiaires.

La loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique retient comme premier axe de cette politique la maîtrise de la demande d'énergie et a créé un nouvel outil au service de cette maîtrise, les certificats d'économie d'énergie.

Par application des dispositions des articles 14 à 16 de la loi du 13 juillet, modifiée par la loi n° 2006-1537 du 7 décembre 2006, les personnes morales qui vendent de l'électricité, du gaz, de la chaleur ou du froid aux consommateurs finals et dont les ventes excèdent un seuil (fixé par le décret n° 2006-600 du

23 mai 2006 relatif aux obligations d'économie d'énergie dans le cadre du dispositif des certificats d'économie d'énergie) ainsi que les personnes physiques et morales qui vendent du fioul domestique aux consommateurs finals sont soumises à des obligations d'économie d'énergie

En fonction d'un quota annuel d'économies d'énergie à réaliser fixé par l'autorité administrative ce montant est réparti entre les fournisseurs d'énergie qui constitue l'obligation à respecter par chaque fournisseur, calculé selon des modalités précisées par le décret susmentionné.

Ces personnes morales peuvent se libérer de ces obligations :

– soit en réalisant directement ou indirectement des économies d'énergie auquel cas il leur est délivré des certificats d'économie d'énergie ;

– soit en en acquérant auprès des services départementaux (préfets où, par délégation, directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement).

A l'issue d'une période de référence (la première période s'achèvera le 30 juin 2009), les fournisseurs d'énergie doivent justifier de l'accomplissement de leurs obligations en produisant les certificats d'économie d'énergie obtenus ou acquis.

Ce dispositif visant à contraindre les exploitant de sociétés distributrices d'énergie à réaliser des économies d'énergie devrait être étendu aux propriétaires de surfaces importantes (environ 10 000 m^2) affectées à des activités tertiaires (commerces, bureaux, logements…), notamment les sociétés foncières possédant un patrimoine immobilier important et dont l'activité principale consiste à exploiter leur parc de bâtiments.

Fin mai 2008, le nombre de certificats d'économie d'énergie délivré s'élevait à près de 270 unités et concernait environ 70 personnes morales. L'extension du dispositif devrait approximativement concerner entre 150 et 200 propriétaires nouveaux.

L'alinéa 14 vise à faire en sorte de créer les conditions propices à l'instauration d'une concertation entre les bailleurs et les associations de locataires afin de déterminer les modalités selon lesquelles pourrait être réalisé un partage des bénéfices tirés des économies d'énergie entre bailleurs et locataires.

Il paraît en effet légitime que le retour sur investissement provenant des travaux d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, réalisés par les bailleurs, soit répartis entre les locataires, qui bénéficieront d'un accroissement de leurs conditions de confort et d'une réduction de leur facture énergétique, viennent également en atténuation des sommes investies par les bailleurs.

A la suite du Grenelle de l'environnement, la commission nationale de concertation, instituée auprès du ministre chargé de la construction et de l'habitation par la loi n° 861290 du 23 décembre 1986 tendant à favoriser l'investissement locatif, l'accession à la propriété de logement sociaux et le développement de l'offre foncière, et composée de représentants des organisations représentatives au plan national de bailleurs, de locataires et de gestionnaires, s'est emparée de la question de la répartition des fruits des économies d'énergies résultant de la rénovation énergétique des bâtiments.

Les discussions entamées par la commission nationale de concertation devraient déboucher sur un accord. Celui-ci entraînera d'une part, une modification de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986 et, d'autre part, celle des dispositions du code de la construction et de l'habitat relatives à la récupération des charges locatives.

Il y a tout lieu de s'interroger sur une éventuelle répartition de l'investissement nécessaire aux travaux. Il convient en effet de permettre aux locataires qui manifesteraient l'intention d'entreprendre de tels travaux de façon à améliorer le confort de leur habitation en accord avec leur bailleur.

Le quinzième alinéa de cet article affirme l'ambition de l'État de mobiliser, au besoin par des mesures financières adaptées, les ménages et les syndicats de copropriétaires, en faveur des économies d'énergie, notamment en les incitant à entreprendre des travaux de rénovation lourde des logements anciens dont les caractéristiques énergétiques et thermiques, du fait de l'ancienneté de la construction ou l'obsolescence technologique des appareils et systèmes de production de chaleur et d'eau chaude sanitaire, afin d'en accroître la performance énergétique.

L'État s'engage à réaliser une étude sur les moyens financiers à mettre en œuvre, en se fixant comme axe privilégié de réflexion l'instauration et la mise en œuvre d'instruments financiers incitatifs partiellement amortis par les gains provenant des économies d'énergie réalisées grâce aux travaux de rénovation qu'ils auront permis d'effectuer.

Au nombre des pistes qu'il pourrait être envisagé d'explorer l'on pourrait imaginer l'instauration d'un « éco prêt à taux zéro » au profit des propriétaires de logement dès lors que la copropriété s'engage dans la rénovation énergétique à partir d'énergies renouvelables. **Sans doute, conviendrait-il alors, dans un souci d'accroître la performance incitative en faveur du développement durable, d'aménager les critères de conditions de ressources afin d'augmenter le champ des bénéficiaires potentiels.**

Afin d'explorer toutes les voies possibles permettant d'assurer une mise en œuvre efficace des recommandations du Grenelle de l'environnement, l'étude à

laquelle il sera procédée ne doit pas exclure l'éventualité d'avoir à recourir à des mesures obligatoires.

Le seizième et dernier alinéa de cet article entend faciliter la création d'un groupement de l'ensemble des acteurs du plan de rénovation des bâtiments afin d'assurer un suivi global des chantiers de rénovation.

En encourageant le rapprochement des différents acteurs de la rénovation, l'État souhaite créer une concertation permanente entre ceux-ci et faire en sorte que les retours d'expérience des uns deviennent exploitables par les autres, favoriser le partage des bonnes pratiques et des solutions efficaces dans le domaine de la rénovation énergétique.

Ce groupement pourrait également se voir confier un rôle de suivi du déroulement de la politique de rénovation, notamment s'assurer de sa réalisation et, au besoin, alerter les pouvoirs publics sur les causes d'éventuels retards, ainsi que sur les éventuelles adaptations qui pourraient s'avérer nécessaires.

*
* *

La Commission est saisie de trois amendements pouvant être soumis à une discussion commune tendant à établir l'objectif d'un doublement annuel du nombre des bâtiments rénovés afin de réduire les consommations énergétiques du parc de bâtiments existants à 80 kWh/m2. Ces amendements sont respectivement présentés par M. André Chassaigne, M. Yves Cochet et M. Jérôme Bignon.

M. Yves Cochet. Il est essentiel de fixer d'emblée des objectifs précis de rénovation thermique.

M. le Rapporteur. Défavorable aux trois amendements.

La Commission *rejette* ces trois amendements.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette deux amendements soumis à une discussion commune, tendant à identifier les bâtiments qui consomment le plus d'énergie et respectivement défendus par M. André Chassaigne et M. Yves Cochet.

Après avis également défavorable du rapporteur, la Commission rejette deux amendements identiques tendant à faire passer de dix à cinq ans le délai du programme de rénovation thermique et respectivement défendus par M. André Chassaigne et M. Yves Cochet.

La Commission est saisie de quatre amendements identiques, présentés respectivement par M. Daniel Fasquelle, M. Yves Albarello, M. Jean Dionis du Séjour et Philippe Armand Martin, ce dernier n'étant pas défendu. Ces amendements tendent à prendre en compte l'apport des végétaux dans la réduction de la consommation d'énergie.

M. le Rapporteur. J'y suis défavorable parce qu'on ne sait pas mesurer le stockage de carbone.

L'amendement de M. Daniel Fasquelle est *retiré,* et la Commission *rejette* les amendements de M. Yves Albarello et de M. Jean Dionis du Séjour.

La Commission est saisie d'un amendement de suppression de l'alinéa présenté par M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Mon amendement exclut tout recours au partenariat public-privé en matière de rénovation thermique des bâtiments publics.

Après avis défavorable du rapporteur l'amendement de M. Daniel Paul est rejeté.

La Commission est saisie de deux amendements pouvant être soumis à une discussion commune et visant à encadrer le recours au partenariat public-privé en matière de rénovation thermique des bâtiments publics. Ils sont respectivement présentés par M. le rapporteur et Mme Catherine Vautrin.

M. le Rapporteur. Mon amendement tend à faire du PPP un outil parmi d'autres permettant d'accélérer cette rénovation, dont la réalisation est une urgence.

Mme Catherine Vautrin. Mon amendement vise à soumettre le recours au PPP aux conditions d'urgence et de complexité définies par l'ordonnance de 2004.

M. Martial Saddier. Il n'est pas précisé si une collectivité territoriale pourra recourir à un PPP pour la mise aux normes de ses bâtiments.

M. le Rapporteur. C'est la raison pour laquelle je *retire* mon amendement et me rallie à l'amendement de Mme Catherine Vautrin.

M. Serge Letchimy. Pour les collectivités locales, le recours aux PPP est extrêmement complexe et pose des problèmes sociaux et financiers.

M. le président Patrick Ollier. L'amortissement des travaux pèse plus lourdement sur le budget des collectivités qui ont choisi de les assumer eux-mêmes.

M. François Brottes. Ne soyons pas hypocrites : les banques sont des partenaires obligatoires pour les collectivités locales, et ce sont bien des sociétés privées !

La Commission *adopte* l'amendement de Mme Catherine Vautrin.

Puis la Commission adopte un amendement de M. le rapporteur, visant à ce que la commande publique prenne en compte l'objectif de réduction énergétique dans le cadre de contrats de performance énergétique.

A l'alinéa 5, la Commission est saisie d'un amendement de M. Yves Cochet tendant à mentionner explicitement la précarité énergétique dans le projet de loi et à y inclure la notion d'urgence sociale.

M. le Rapporteur. L'amendement est satisfait par la rédaction du projet de loi. J'en demande le retrait.

M. Yves Cochet. Je le maintiens.

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission est saisie de deux amendements identiques, l'un de M. Yves Cochet, l'autre de M. André Chassaigne, tendant à faire passer de 150 à 80 kW/h par mètre carré et par an le seuil maximal de consommation énergétique des logements sociaux après rénovation.

M. Yves Cochet. Le souci de l'environnement impose de descendre d'emblée d'une consommation de plus de 230 kW/h par mètre carré et par an à 80 kW/h par mètre carré et par an, sans passer par une étape intermédiaire de 150 kW/h. Sinon on ne fait que repousser le problème.

M. André Chassaigne. L'objectif n'est pas seulement un objectif d'excellence environnementale mais aussi d'excellence sociale ; ces logements sociaux coûteux en énergie imposent aux familles qui y vivent des charges importantes ; il faut les soulager.

M. Jean Dionis du Séjour. La rénovation doit être neutre pour les locataires. A Agen, une étude a montré que la rénovation pouvait entraîner pour eux un surcoût de 30 € par mois.

Mme Laure de La Raudière. Pour passer de 150 kW/h à 80 kW/h par mètre carré et par an, quel est le surcoût au mètre carré ?

M. Yves Cochet. Le temps de retour sur investissement est de 5 à 7 ans.

Mme Laure de La Raudière. J'aurais souhaité une réponse plus précise.

M. Philippe Tourtelier. Il est très important de ne pas avoir à faire le travail en deux fois, mais en une seule.

M. Jean-Yves Le Déaut. La mesure proposée par les amendements est louable, mais le coût moyen de rénovation va s'accroître de moitié, passant de 30 000 € à 45 000 € ; cela ferait passer le coût global de la rénovation de 20 à 30 milliards d'euros. Ces amendements n'ont de sens qu'accompagnés d'un plan de financement.

M. Serge Poignant. Les chiffres ont été expertisés, le surcoût est considérable. Certains logements sociaux consomment non pas 230 kW/h par mètre carré et par an mais 300 ou 400 ; passer à 150 kW/h par mètre carré et par an est déjà un progrès important et passer à 80 entraînerait des coûts trop élevés.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à ces amendements. Faire passer la consommation d'un logement de 300 ou 400 kW/h par mètre carré et par an à 150 est déjà un effort considérable.

M. Yves Cochet. Le point 7 des engagements du Grenelle, signé même par le MEDEF, est d'arriver à 80 kW/h par mètre carré et par an ; l'ANRU s'est engagée dans le même point 7 à débloquer 40 milliards d'euros.

M. Daniel Paul. Chacun sait qu'une fois un groupe de logements rénové, on n'y revient pas avant au moins vingt ans. Les logements destinés aux plus modestes continueront d'avoir des consommations de 150 kW/h par mètre carré et par an, avec les coûts associés, tandis que des logements plus récents, destinés à une clientèle plus aisée, situés dans des quartiers labellisés HQE, auront des consommations de 50 kW/h par mètre carré et par an, voire un bilan énergétique équilibré.

M. le Rapporteur. Les dispositions du projet de loi correspondent à une diminution significative, servie par un engagement budgétaire lui aussi significatif. Des professionnels ont expliqué que, dans certains cas, le seul moyen de faire passer la consommation en dessous de 150 kW/h par mètre carré et par an serait de raser les logements concernés et d'en reconstruire d'autres…

La Commission *rejette* les amendements, les membres des groupes socialiste et GDR votant pour l'adoption.

M. Jean Dionis du Séjour *retire* à la demande du rapporteur un amendement tendant à prendre en compte dans la mesure de la consommation d'énergie les gains réalisés grâce à la plantation d'arbres et de végétaux pérennes, un amendement identique présenté par M. Philippe Armand Martin n'étant pas défendu.

Le président Patrick Ollier. Au titre de l'article 40 de la Constitution, un amendement de M. François Brottes à l'alinéa 8 tendant à étendre le bénéfice de l'attribution d'un prêt écologique à taux zéro aux bailleurs sociaux, puis deux amendements identiques après l'alinéa 9, l'un de M. Yves Cochet, l'autre de M. Jean Dionis du Séjour, tendant à instituer un plan national de lutte contre la précarité énergétique sont irrecevables.

La Commission *adopte* à l'unanimité, sur l'avis favorable du rapporteur, un amendement de M. Yves Cochet à l'alinéa 10 précisant que l'ensemble du bâti existant, et non seulement le parc résidentiel, est pris en compte pour les incitations financières à la rénovation énergétique.

La Commission *rejette*, sur l'avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne tendant à prévoir une obligation de rénovation thermique des logements du parc résidentiel.

Le président Patrick Ollier. Au titre de l'article 40 de la Constitution, un amendement à l'alinéa 11 de Mme Françoise Branget tendant à créer un « prêt vert » à taux zéro est irrecevable.

La Commission *rejette*, sur l'avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne privilégiant la Caisse des dépôts et consignations pour l'alimentation du fonds d'équipement destiné à financer la rénovation thermique.

La Commission examine en discussion commune trois amendements identiques de MM. Yves Cochet, Jean Dionis du Séjour et André Chassaigne prévoyant que le remboursement des travaux par les économies d'énergie attendues doit être intégral, et un amendement de M. André Chassaigne tendant à prévoir que le remboursement des annuités des emprunts effectués pour engager les travaux d'amélioration énergétique puisse être différé.

M. Jean Dionis du Séjour. Huit cent mille logements sociaux sont, dit-on, concernés par le plan de rénovation. Faute de la précision apportée par l'amendement, cette rénovation coûtera environ 30 euros par mois aux locataires.

M. Daniel Paul. Le ministre expose sans cesse que les gens seront dédommagés de leurs efforts d'équipement par les économies de consommation qu'ils feront. Si les économies générées par les travaux sont insuffisantes, le raisonnement tombe.

M. Philippe Tourtelier. Si l'on ne précise pas que le remboursement est intégral, l'argumentaire du ministre ne vaut plus.

M. le Rapporteur. Les prix évoluant, il est impossible de garantir un remboursement intégral ; je suis défavorable aux amendements.

La Commission *rejette* les quatre amendements.

Le Président Patrick Ollier. Au titre de l'article 40 de la Constitution un amendement de M. Bernard Reynès tendant à créer un prêt bonifié pour les collectivités locales est irrecevable.

La Commission examine un amendement de M. Serge Poignant visant à l'élaboration d'un modèle type de contrat de performance énergétique.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. Ce contrat n'est pas adapté aux particuliers. Tous les professionnels nous le disent. L'amendement est toutefois satisfait puisque, pour les particuliers, il sera demandé aux assureurs de garantir le résultat au moment de l'installation.

L'amendement de M. Serge Poignant est *retiré*.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur tendant à inciter les assurances à faciliter et à garantir le bon résultat des travaux d'économies d'énergie dans les bâtiments résidentiels.

La Commission *adopte* cet amendement.

Elle est ensuite saisie d'un amendement de M. Bernard Reynès tendant à fixer une échéance à la concertation avec les banques et les sociétés d'assurances.

M. le Rapporteur. Il est satisfait.

L'amendement de M. Bernard Reynès est *retiré*.

La Commission examine un amendement de Mme Catherine Vautrin visant à préciser les dépenses donnant lieu au crédit d'impôt prévu à l'alinéa 12 de l'article.

Mme Catherine Vautrin. Il convient d'inclure dans le champ du crédit d'impôt non seulement les matériaux, équipements et appareils, mais également leur pose par des professionnels. Je précise que l'amendement est gagé.

M. le Rapporteur. Sagesse.

La Commission *adopte* cet amendement.

Le président Patrick Ollier indique ensuite que l'amendement de Mme Catherine Vautrin visant à instaurer un « éco-prêt à taux zéro » est *irrecevable* au titre de l'article 40 de la Constitution.

La Commission examine un amendement de M. le rapporteur visant à encourager l'efficacité énergétique dans les petites et moyennes entreprises.

M. le Rapporteur. Aux termes de cet amendement, l'État devra mettre à l'étude un système d'amortissement accéléré des travaux que les PME auront réalisés sur leurs biens immobiliers.

La Commission *adopte* cet amendement.

Elle est ensuite saisie d'un amendement de M. André Chassaigne visant à mettre à l'étude une taxe sur les plus-values issues de ventes à la découpe pour financer la rénovation thermique.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* cet amendement, puis un autre amendement de M. André Chassaigne tendant à ce que l'État assure la rénovation des bâtiments les plus énergivores.

La Commission examine un amendement de M. le rapporteur visant à ce que l'État définisse les modalités de répartition entre bailleurs et locataires des investissements dans les économies d'énergie, ainsi que les modalités du partage des économies obtenues.

M. le Rapporteur. L'État doit inciter les bailleurs et les associations de locataires à fixer la répartition du coût des investissements en matière d'économies d'énergies. Il s'agit tout d'abord de les obliger à se concerter.

M. Yves Cochet. Les locataires devront-ils mettre la main à la poche pour des travaux décidés par l'assemblée générale des copropriétaires ?

M. Jean Dionis du Séjour. C'est au propriétaire d'investir mais il se rattrapera en augmentant le loyer. Cette augmentation doit être mise en rapport avec les économies que le locataire réalisera sur ses charges. Or le surcoût à la charge du locataire s'élèvera à 30 euros en moyenne.

Dans beaucoup de logements, notamment les logements sociaux, les hausses de loyer sont plafonnées. Il faut donc examiner précisément les conditions de déplafonnement de loyer pour permettre l'investissement tout en maintenant un équilibre. Mais le dispositif de l'amendement est inapplicable.

M. Daniel Paul. Si l'on fait passer une partie des coûts dans le loyer ou dans les charges, c'est un marché de dupes. On imagine la réaction des associations de locataires face à une telle disposition !

M. François Brottes. Nous proposerons dans le cadre de l'article 88 un amendement sur cette question complexe. Le problème est celui de la répartition entre loyer et charges plus qu'entre locataire et propriétaire. Sans une approche gagnant-gagnant, personne n'investira. Il faut donc lisser l'économie envisagée sur une durée de dix ou quinze ans, éventuellement répartie entre plusieurs locataires. Cela suppose une réforme de la comptabilité ou de la contractualisation en matière de baux et non une modification du rapport entre locataire et propriétaire à l'instant *t*. Il faut trouver un équilibre. Dans la rédaction du rapporteur, c'est le pot de terre contre le pot de fer.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Imaginons qu'un propriétaire ne veuille pas faire les travaux et que l'initiative vienne du locataire, moyennant une baisse de son loyer : c'est tout le contraire d'un marché de dupes.

Mme Laure de La Raudière. Il faut amender la loi dans le sens indiqué par le rapporteur. La législation actuelle entraîne des situations de blocage alors que, parfois, les parties sont d'accord.

M. Jérôme Bignon. Dans la rédaction du Gouvernement, l'État propose une concertation pour que bailleurs et locataires déterminent les modalités de partage des économies d'énergie. L'amendement du rapporteur s'en distingue doublement : il vise à ce que ce soit l'État qui définisse les modalités de la répartition, au lieu d'en rester à une incitation ; mais il considère que cette répartition doit concerner aussi les investissements. Je l'approuve sur le premier point, non sur le second.

M. le Rapporteur. Je vous renvoie au texte de l'amendement, monsieur Cochet. Si c'est lui qui définit les modalités de répartition, l'État aura plutôt comme préoccupation de protéger les intérêts des locataires. L'objectif est bien d'équilibrer le rapport de forces. Je veux bien préparer une nouvelle rédaction que nous examinerons au titre de l'article 88 du règlement mais la lecture que vous faites est quelque peu démagogique.

M. Yves Cochet. Le projet de loi parle des associations de locataires. Dans votre amendement, il n'y a plus que le face-à-face entre le locataire et son propriétaire.

Le président Patrick Ollier. C'est un problème de rédaction.

M. Claude Gatignol. L'objectif est d'obtenir la plus grande efficacité énergétique et de faire baisser la consommation. Dans le cas des baux ruraux, les propriétaires n'ont pas forcément les capacités d'investissement. Si c'est le locataire qui a cette capacité et s'il trouve avantage à diminuer ses charges et à bénéficier des mesures fiscales, je ne vois pas pourquoi on se priverait de cette possibilité.

L'amendement de M. le rapporteur est *retiré*.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Bernard Reynès visant à associer les locataires à la démarche des propriétaires lorsque ces derniers réalisent des travaux de rénovation lourde pour accroître la performance énergétique, puis elle *adopte* un amendement de cohérence du rapporteur.

Elle examine ensuite quatre amendements identiques de MM. Jean Dionis du Séjour, Daniel Fasquelle, Yves Albarello et Philippe Armand Martin, ce dernier n'étant pas défendu, tendant à inclure la plantation d'arbres et de végétaux pérennes et les techniques telles que les murs et les toitures végétalisés dans la définition des travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements.

M. Jean Dionis du Séjour. Je retire mon amendement.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. Avec ces amendements, il deviendrait possible de bénéficier du PTZ en plantant un arbre dans son jardin !

M. Daniel Fasquelle. Ces amendements sont bien plus précis.

M. Yves Albarello. Si l'on n'indique pas que les murs et toitures végétalisés contribuent à l'amélioration de la performance énergétique, ils ne seront pas pris en compte.

M. Philippe Tourtelier. Il faudrait alors que les amendements ne mentionnent pas la plantation d'arbres et de végétaux pérennes.

M. Daniel Fasquelle. Je proposerai une nouvelle rédaction en ce sens dans le cadre de l'article 88.

Les amendements de MM. Daniel Fasquelle et Yves Albarello sont *retirés*.

La Commission examine un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à instaurer une régulation du marché de la rénovation des logements

M. Jean Dionis du Séjour. La rénovation thermique du parc de logements anciens est un grand chantier du Grenelle. Dans quelles conditions de prix et de délais sera-t-elle effectuée ? Il faut que l'État veille à une régulation afin d'éviter une surchauffe.

M. le Rapporteur. Je partage les objectifs de cet amendement, mais cela relève à mes yeux du conseil de la concurrence.

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission *adopte* l'article 5 ainsi modifié.

Article 6

La mise en œuvre d'une formation professionnelle et de programmes de recherche adaptés

Le premier alinéa de cet article vise à faciliter la mise en œuvre du programme d'amélioration de l'efficacité énergétique du bâtiment. Le passage effectif à la norme « bâtiment basse consommation » dès 2012 pour les constructions neuves et, à la même échéance, d'atteindre un rythme de 400 000 rénovations thermique par an pour les bâtiments existants suppose une mobilisation sans pareil des professionnels du secteur, conformément à l'engagement n° 11 du Grenelle de l'environnement.

Toutefois, il convient que cette mobilisation soit précédée, non seulement d'une sensibilisation des professionnels aux questions thermiques et environnementales, mais qu'elle soit également accompagnée d'actions de formation en direction des professionnels de façon à leur permettre d'acquérir les qualifications et les compétences indispensables à la réussite des objectifs recherchés. Il convient à cet effet de mettre en place un programme de formation professionnelle non seulement initiale, mais aussi continue.

D'ores et déjà, à l'instigation du ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, une conférence multipartite comprenant des représentants des partenaires sociaux du secteur du bâtiment et des représentants des administrations concernées a été initiée.

Cette conférence est présidée par les partenaires sociaux. Ses travaux ont d'ores et déjà commencé. Ils portent, outre sur la qualité, l'innovation et les filières industrielles amont, sur les thèmes de la formation professionnelle, initiale et continue.

L'État entend ainsi encourager l'activité de rénovation des bâtiments dans l'ensemble de ses dimensions, par la mise en place d'un programme de formation qui y sera dédié.

Le second alinéa prévoit d'orienter les programmes publics de recherche dans le domaine du bâtiment selon deux axes majeurs :

– les futures générations de bâtiments en mettant particulièrement l'accent sur leur faible consommation d'énergie ;

– les techniques de rénovation performantes en matière d'économie d'énergie.

Actuellement, les programmes de recherche dans le domaine des bâtiments sont au nombre de deux :

– le programme mis en œuvre principalement par l'Agence Nationale de la Recherche et l'ADEME, dans le cadre du programme de recherche et d'expérimentation sur l'énergie dans le bâtiment (PREBAT). Ils ont été initiés dans le cadre du Plan climat lors de la réunion du Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire de juillet 2006, avec comme axe de recherche la réduction d'ici 2010 des émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990, et de les diviser par quatre à l'horizon 2050 ;

– le programme de recherche « ClifUrbain » conduit par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) dont l'objectif principal consiste à déterminer l'impact des changements climatiques au niveau urbain, dont les travaux devraient aboutir dans les deux ans. Il s'agit de l'un des sept thèmes du programme « MEIGEVille » (modélisation environnementale intégrée et gestion durable), coordonné par l'Institut de recherche en sciences et technique de la ville (IRSTV), et dont le but premier est de développer une vision intégrée des phénomènes physiques urbains, des méthodes, des outils et des acteurs contribuant à la gestion durable de la ville.

Outre le CSTB, les organismes publics qui bénéficient d'un financement public dans le domaine du bâtiment sont l'INES (Institut national de l'énergie solaire) qui travaille sur des projets visant à l'intégration de l'énergie solaire et, au travers des projets qu'ils soumettent à l'Agence nationale de la recherche ou à

l'ADEME, de nombreux laboratoires de recherche d'université ou de grandes écoles, ainsi que le Centre National de la Recherche Scientifique et le Commissariat à l'Energie Atomique.

Parallèlement aux organismes publics, des organismes privés bénéficient également d'un financement public dans le cadre de travaux entrepris en partenariat avec des équipes de recherches d'organismes publics, au travers de projet soumis à L'Agence nationale de la recherche ou à l'ADEME.

Un travail préparatoire à la mise en place du programme PREBAT avait permis de dénombrer les principales équipes de recherche actives sur le thème de l'efficacité énergétique des bâtiments, équipes regroupant un total d'environ 500 chercheurs.

Au titre de l'année 2008, les dotations budgétaires allouées au programme PREBAT et au CSTB s'élèvent à 34 millions d'euros, auxquels il convient d'ajouter 39 millions d'euros de financement apporté par l'Agence de l'innovation Industrielle au projet HOMES, piloté par Schneider-Electric, portant sur les systèmes de distribution électrique et de contrôle des bâtiments afin d'optimiser la gestion des énergies avec pour objectif la réduction énergétique des bâtiments de 20 %.

Dans le cadre de l'effort de recherche consacré aux enjeux environnementaux à la suite du Grenelle de l'environnement, il est prévu un effort supplémentaire d'environ 25 millions d'euros sur quatre ans. On peut prévoir que le secteur du bâtiment demeurera un enjeu économique important sur le long terme ce qui justifiera que l'effort d'ores et déjà prévu doive être pérennisé, notamment si l'on souhaite pouvoir aborder dans les meilleures conditions possibles les ruptures technologiques nécessaires pour aboutir aux objectifs d'efficacité énergétique des bâtiments et de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

*
* *

La Commission est saisie de quatre amendements pouvant être soumis à discussion commune et tendant à préciser l'effort de formation professionnelle et continue, respectivement présentés par M. le rapporteur, MM. Philippe Tourtelier, Yves Cochet et André Chassaigne.

M. le Rapporteur. Mon amendement vise à ce que l'État incite les acteurs de la formation professionnelle initiale et continue à engager un programme de qualification et de formation des professionnels du bâtiment et de l'efficacité énergétique.

M. Philippe Tourtelier. Une simple incitation n'est pas à la hauteur de l'enjeu. De l'aveu même du ministre, si l'État exemplaire fait ce qu'il a prévu de

faire, il asséchera complètement le marché du personnel et des entreprises dans le secteur. Notre amendement propose qu'un plan pluriannuel soit engagé dans les plus brefs délais. Il faut réunir tous les acteurs et faire un effort massif dans les trois ans qui viennent.

M. Yves Cochet. Je retire mon amendement au bénéfice de celui de M. Tourtelier.

M. André Chassaigne. Je retire le mien également. L'amendement de M. Tourtelier est meilleur.

M. le Rapporteur. Je maintiens les termes de mon amendement. Un programme est forcément pluriannuel.

Le président Patrick Ollier. On peut le préciser.

M. Alain Gest. L'amendement du rapporteur a l'avantage de respecter la répartition des compétences entre l'État et les régions.

M. le Rapporteur. Je propose d'ajouter après les mots : « l'État incitera » les mots : « dès la promulgation de la loi » et après les mots : « engager un programme » le mot : « pluriannuel ».

La Commission *adopte à l'unanimité* cet amendement ainsi rectifié, l'amendement de M. Philippe Tourtelier devenant sans objet.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* ensuite un amendement de M. Bernard Reynès visant à financer le programme de formation par une taxe sur le résultat des entreprises de ce secteur.

Puis elle examine un amendement de M. Jean Dionis du Séjour visant à instaurer un programme d'adaptation de la formation professionnelle continue aux métiers de la rénovation thermique et du bâtiment durable.

M. le Rapporteur. Il est satisfait par un autre amendement.

L'amendement de M. Jean Dionis du Séjour est *retiré*.

La Commission *adopte* l'article 6 ainsi modifié.

Après l'article 6

La Commission examine un amendement de M. Yves Cochet visant à mettre en place un plan pluriannuel de lutte contre la précarité énergétique.

M. le Rapporteur. Avis défavorable.

La Commission *rejette* cet amendement.

CHAPITRE II

URBANISME

Les deux articles qui forment ce chapitre correspondent aux engagements n^os^ 48 à 50 du Grenelle de l'environnement : « l'aménagement urbain doit désormais placer au rang des objectifs prioritaires la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de la demande d'énergie, l'économie des ressources fossiles et le contrôle des dépenses d'extension de réseaux, fortement conditionnées par l'étalement urbain. En outre, l'éloignement de l'habitat conduit à des difficultés d'accès aux services et aux équipements publics. Intervenir en la matière contribue de façon essentielle à assurer l'égalité sociale aux populations concernées, souvent moins aisées, ainsi qu'à réduire la vulnérabilité des territoires ».

Section 1

Dispositions relatives aux objectifs

Alors que la politique climatique a été, jusqu'à présent, souvent conçue au niveau national, la nécessité d'impliquer davantage les collectivités territoriales dans la lutte contre le changement climatique, en leur donnant les outils adéquats, a été mise en évidence et en avant durant le Grenelle de l'environnement. Il importe également de réduire la dépendance aux énergies fossiles et, plus globalement, d'abaisser la facture énergétique liée au fonctionnement des territoires.

L'ADEME estime que les collectivités territoriales interviennent directement sur plus de 12 % des émissions nationales de gaz à effet de serre et qu'elles ont une action indirecte sur plus de 50 % de celles-ci, notamment à travers leurs politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme, d'habitat et de transport.

La mise en œuvre d'une politique énergétique et climatique efficace ne peut être le seul fait de l'État, il est donc proposé d'associer étroitement le collectivités territoriales à la mise en œuvre et à la réalisation des objectifs du Grenelle de l'environnement.

Article 7

Prise en compte du développement durable dans l'élaboration des documents d'urbanisme

Cet article réaffirme la place et le rôle des collectivités territoriales dans la conception et la mise en œuvre de programme d'aménagement durable et vise à faire en sorte que les documents d'urbanisme qu'elles élaborent intègrent à leur contenu des préoccupations relatives au développement durable.

Le premier alinéa de cet article qui en constitue le paragraphe I vise à renforcer le rôle des collectivités territoriales dans la conception et la mise en œuvre de programmes d'aménagement durable.

A cet effet, l'État s'efforcera d'inciter les régions, les départements et les communes les plus importantes par la population (plus de 50 000 habitants) à établir en cohérence avec les documents d'urbanisme des « plans climat-énergie territoriaux » avant 2012. Sans doute conviendrait-il d'y ajouter les groupements de communes.

Les collectivités territoriales, en leur qualité d'autorités administratives consommatrices, organisatrices, aménageuses et concédantes, détiennent des leviers importants pour faire en sorte que le développement durable devienne une réalité quotidienne de leurs administrés et que les préoccupations énergétiques et climatiques s'intègrent dans la vie de la collectivité. Elles ont, en effet, un impact direct sur la qualité environnementale sur leur territoire par :

– leurs compétences sur leurs patrimoines et leurs services ;

– leurs politiques (urbanisme, aménagement, habitat social, organisation des transports, gestion des déchets…) et leurs actions (déplacements, achats…) ou plans structurants (schéma de cohérence territoriale, plan local d'urbanisme, plan de déplacements urbains, programme local de l'habitat, agenda 21 local…).

Animatrices de la vie locale, elles peuvent user de leur action d'influence, de concertation et de mobilisation, afin de sensibiliser, d'entraîner et de fédérer les acteurs locaux (ménages, entreprises, administrations, associations…).

Dans ces conditions, il apparaît pour le moins indispensable qu'elles soient associées étroitement à la mise en œuvre de la rupture des comportements énergétiques et climatiques qui se dessine. Il est donc proposé de tendre vers la généralisation de la réalisation par les collectivités territoriales de « plans climat-énergie territoriaux ».

Les « plans climat-énergie territoriaux » sont des documents résultant d'une démarche volontaire et partagée, mus par une dimension tant politique qu'opérationnelle, et focalisés sur l'énergie et le climat. Il ne s'agit pas d'un outil clé en main, mais bien d'une démarche de développement durable dans laquelle doivent s'impliquer la population et l'ensemble des acteurs (publics, privés, individuelle). Il s'agit, de fait, d'une démarche citoyenne dans le domaine du développement durable. Ces plans visent :

– à réduire les émissions de gaz à effet de serre en vue d'atteindre, à terme, le facteur 4 (diminution de 75 % des émissions d'ici 2050) ;

– à adapter les territoires aux changements des conditions climatiques.

Les « plans climat-énergie » fixent des objectifs des territoires concernés et définissent des programmes d'actions prenant en compte la dimension globale des activités, déclinées dans tous les domaines économiques et quotidiens, pour les atteindre.

Ils sont généralement construits autours de cinq axes principaux :

– un dispositif de pilotage organisé autour des partenaires et acteurs locaux ;

– un diagnostic des émissions de gaz à effet de serre (repérage des sources émettrices, quantification des émissions (sans se limiter aux grosses installations) et des potentiels de réduction ;

– des objectifs stratégiques et opérationnels d'atténuation et d'adaptation au réchauffement climatique ;

– un plan d'actions, construit à partir des actions existantes et permettant de les recenser, les organiser et les renforcer, mais définissant aussi des actions complémentaires afin, si possible, de dégager des synergies ;

– un dispositif de suivi et d'évaluation des résultats.

Le projet de loi ambitionne une réalisation effective de ces « plans climat-énergie territoriaux » à l'horizon 2012, délai permettant de laisser le temps nécessaire et suffisant aux collectivités concernées pour élaborer ces plans. Cet objectif est par ailleurs cohérent avec celui de l'échéance 2050, car il devrait permettre d'aborder dans les meilleures conditions possibles l'étape charnière intermédiaire de 2020, date à laquelle les énergies renouvelables devraient constituer 20 % des sources énergétiques, l'efficacité énergétique devrait s'être accrue de 20 % et les effets de la rénovation énergétique auront dû entraîner une réduction de 20 % des gaz à effet de serre (étape intermédiaire de « 3x20 »).

Enfin, la rédaction de cet alinéa fait état d'incitations de l'État en direction des collectivités territoriales. Celles-ci se manifesteront principalement par la mise à disposition d'aide technique et de documents supports, ainsi que par le prolongement et le renforcement de certains moyens affectés par l'ADEME, en particulier, à travers les contrats d'objectifs territoriaux.

Les alinéas 2 à 7, qui forment le II de cet article, constituent une formalisation dans la loi de la partie des conclusions du Grenelle de l'environnement, notamment celles mettant en évidence la nécessité d'aller plus loin dans la prise en compte des enjeux du développement durable dans le droit de l'urbanisme.

Le deuxième alinéa introduit les cinq alinéas suivants (alinéas *a* à *e*) en précisant que les objectifs qu'ils définissent en matière de développement durable devront figurer au nombre des principes applicable en matière d'urbanisme.

L'alinéa 3 (*a* du II), concerne la prise en compte de la lutte contre la régression des surfaces agricoles et naturelles. Il conviendra, à cet effet, qu'en concertation avec les collectivités territoriales, l'État définisse des indicateurs de consommation d'espaces de façon à leur permettre d'engager une politique volontariste en la matière, en se fixant des objectifs chiffrés concernant non seulement la préservation des espaces verts et des surfaces agricoles, mais aussi la constitution de surfaces vertes nouvelles.

L'alinéa 4 (*b* du II) établit clairement un lien entre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie et fait figurer cette préoccupation au nombre des objectifs à prendre en compte dans les documents d'urbanisme.

L'étalement urbain, avec le développement des villes, notamment le long des axes de circulation, n'est pas sans répercussion sur la consommation énergétique. Il génère plus de déplacements et un allongement de ceux-ci, qu'ils soient collectifs ou individuels, l'automobile en demeurant le vecteur privilégié.

Au regard de l'importance des transports dans le volume d'émissions de gaz à effet de serre, il importe que les documents d'urbanisme intègrent cette dimension dans leur méthodologie d'élaboration. Afin de compenser partiellement les effets climatiques liés à l'éloignement, les collectivités territoriales pourraient imposer dans de nouvelles zones à urbaniser des exigences en matières de qualités thermiques des bâtiments plus contraignantes et des seuils minimaux de densité, permettant ainsi aux documents d'urbanisme de jouer un rôle actif contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie.

L'alinéa 5 (*c* du II) ambitionne d'instituer une meilleure harmonisation entre les différents documents d'urbanisme, d'une part, en renforçant les articulations entre les SCOT et les PLU et, d'autre part, en faisant en sorte d'accroître l'homogénéité entre la traduction des politiques du logement (programmes locaux de l'habitat), de déplacements (plans de déplacements urbains), et d'urbanisme (plan local d'urbanisme).

Cette harmonisation apparaît d'autant plus souhaitable dès lors que la collectivité territoriale est membre d'un établissement public de coopération intercommunal auquel les collectivités ont fait le choix de confier la compétence urbanistique.

L'alinéa 6 (*d* du II) illustre le fait que la trame verte et bleue sera prise en compte dans les documents d'urbanisme, de façon à préserver la biodiversité par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques.

La trame verte et bleue, qui figure au nombre des conclusions retenues à l'issue des travaux de la troisième table ronde du Grenelle de l'environnement constitue un sujet complexe et novateur, aux multiples incidences scientifiques, économiques, sociales et territoriales.

La trame verte est un véritable outil d'aménagement du territoire, constituée de grands ensembles naturels et de corridors les reliant ou servant d'espaces tampons. Elle est complétée par une trame bleue formée des cours d'eau et des masses d'eau, ainsi que des bandes « végétalisées » le long de ces cours d'eau. L'association de ces deux trames permet de créer une continuité territoriale, tout en assurant la pérennisation d'une biodiversité indispensable.

La création de cette trame verte et bleue devrait, selon les termes même des conclusions du Grenelle de l'environnement « *permettre de rétablir les flux d'espèces de faune et de flore sauvage entre les zones de haute valeur écologique, et maintenir ainsi la capacité des écosystèmes à fournir les services écologiques dont nous dépendons* ».

Il convient de noter qu'une mission parlementaire sur ce thème a d'ores et déjà été confiée à M. Paul Raoult, sénateur du Nord, afin d'identifier les moyens de décliner localement, en partenariat avec les collectivités territoriales, la cartographie des continuités et discontinuités qui sera prochainement réalisée.

L'alinéa 7 (*e* du II) fait de la gestion économe des ressources et de l'espace un axe majeur du futur droit de l'urbanisme. Il souligne également la nécessité d'ouvrir un vaste chantier afin d'adapter les dispositifs fiscaux et les incitations financières relatives au logement et à l'urbanisme aux en jeux et aux exigences du développement durable.

Les différents impôts locaux peuvent paraître décalés par rapport à ces objectifs. En effet, la taxe foncière sur les propriétés bâties, la taxe d'habitation et même, pour partie, la taxe professionnelle, reposent sur une assiette prenant principalement en compte la surface des bâtiments, sans intégrer l'impact de la construction sur l'occupation du sol, au regard notamment des dimensions réelles du terrain d'implantation. Il en va naturellement de même pour toutes les taxes additionnelles à ces trois impôts locaux, ainsi que pour la taxe d'enlèvement des ordures ménagères, celles-ci étant calculées sur les mêmes bases que les impôts locaux.

Une réflexion doit être conduite de façon à mieux tenir compte, dans les assiettes de ces impôts, de l'importance du développement durable et des impératifs urbanistiques.

Les alinéas 8 à 11 constituent le III de l'article et visent, comme il l'est d'ailleurs précisé à **l'alinéa 8,** l'action incitatrice en matière d'aménagement durable des territoires de l'État auprès des collectivités territoriales.

Les neuvième et dixième alinéas de cet article placent les éco-quartiers (de taille modeste, avec un nombre de logement compris entre 200 et 500) et les éco-cités, qui constituent de véritables poches urbaines d'ampleur plus importante, au cœur de la problématique du développement urbain et du développement durable.

L'État est déjà présent, depuis plusieurs années, sur les thématiques des villes et quartiers durables, particulièrement sur le soutien aux expérimentations, notamment à travers des aides financières par le biais de l'ADEME. Le projet de loi souhaite donner un coup d'accélérateur à cette politique en encourageant spécifiquement les éco-quartiers, en continuité avec le bâti existant ou intégrés à ce dernier.

C'est principalement sous la forme d'appui technique et méthodologique, ainsi que par la fourniture de référentiels, que se manifestera le soutien de l'État. Il s'agit, dans ce domaine, encore largement expérimental, d'assurer la propagation des retours sur expérience, de diffuser le savoir faire et de faire connaître les concepts et leurs applications.

Si les eco-quartiers sont souvent conçus autour de la réalisation d'immeubles neufs, il entre dans les intentions de l'État d'assurer une continuité avec le bâti existant en encourageant la rénovation des bâtiments anciens.

L'alinéa 11 fixe pour objectif de restaurer la nature en ville.

Cet objectif fait de la nature et de la biodiversité des éléments incontournables de l'évolution de la cité et du développement durable urbain.

La majorité des citadins d'aujourd'hui plonge ses racines dans la France rurale. Ils éprouvent dans leur nouvel environnement, essentiellement minéral, un besoin fort de nature et de nature proche. Il suffit, pour s'en rendre compte, de constater la forte fréquentation des squares et des parcs urbains. Restaurer la nature en ville ne peut que contribuer à améliorer leur cadre de vie quotidien. Outre les aspects esthétiques et psychologiques d'un urbanisme intégrant mieux les espaces verts, une telle action ne peut avoir que des effets sanitaires et climatiques bénéfiques.

Par ailleurs, les villes s'étalent en annexant bien souvent des espaces naturels et ruraux périurbains. Ces espaces peuvent, tout comme certaines friches industrielles ou commerciales, constituer les infrastructures servant de base au développement de la présence de la nature dans la ville.

Le plan de restauration de la nature en ville, annoncé par cet alinéa, devrait être initié par un atelier national dont les travaux débuteront dès le début de l'année 2009. Il pourrait contenir des initiatives novatrices en matière d'intégration et de gestion de la nature en ville, notamment la généralisation d'expérimentations telles que la transposition des parcs nationaux dans la ville en créant des parcs naturels urbains.

*
* *

La Commission est saisie de huit amendements pouvant être soumis à une discussion commune et tendant à développer et préciser les politiques locales

de maîtrise de l'énergie, respectivement présentés par MM. Yves Cochet, Jean Dionis du Séjour, Jérôme Bignon, Martial Saddier, André Chassaigne, Yves Cochet, Bernard Reynès et Serge Poignant.

M. Yves Cochet. Si nous voulons atteindre les objectifs de cette loi, il faut territorialiser les politiques et responsabiliser les acteurs locaux et régionaux. Mon amendement tend à instaurer une nouvelle compétence de « plan climat territorial » dans tous les EPCI et d'« observatoire énergie climat » dans toutes les régions.

Le président Patrick Ollier. Entre ces huit amendements relatifs à la territorialisation, quel est votre choix, Monsieur le rapporteur ?

M. le rapporteur. Je propose de retenir l'amendement de M. Serge Poignant, qui me semble répondre à l'ensemble des préoccupations exprimées.

M. Serge Poignant. Mon amendement tend à donner également aux groupements de communes compétence pour l'établissement des « plans climat-énergie territoriaux ».

M. Claude Gatignol. Je rappelle que seuls les maires sont compétents en matière d'urbanisme.

M. Jérôme Bignon. M. Poignant propose un élargissement bienvenu mais on reste dans l'incitation. Mon amendement vise au contraire à généraliser les plans d'ici à 2015, conformément à l'engagement n° 50 du Grenelle. On connaît les médiocres résultats de l'incitation.

Le président Patrick Ollier. Qui serait chargé de la généralisation ? L'État, les collectivités territoriales ?

M. Alain Gest. Il faut préciser que les plans doivent être coordonnés. On imagine mal des plans à tous les niveaux de collectivités territoriales.

M. Jean Dionis du Séjour. Ce qu'il faut déterminer, c'est le niveau à partir duquel ces plans seront obligatoires. Un seuil de 50 000 habitants me semble raisonnable. Mon amendement mentionne les communautés d'agglomération, ce qui répare un oubli manifeste du texte. En revanche, je ne suis pas favorable au fait de citer les groupements de communes, sans quoi n'importe quel SIVOM ou SIVU se trouvera obligé d'élaborer un plan.

M. Serge Poignant. Si j'ai mentionné les groupements de communes, c'est parce que je suis dans l'optique de l'incitation. Il est évident que cela n'est pas possible dans le cadre d'une obligation. Mais dans ce cas, il faut se montrer extrêmement précis : qui est obligé, comment, par qui ?

M. Philippe Plisson. Ce n'est pas une obligation qu'il faut, mais une possibilité. Si l'on n'ouvre pas cette possibilité, les petites communes qui voudraient élaborer ces plans ne le pourront pas.

M. Martial Saddier. Je *retire* mon amendement au profit de celui de M. Poignant. Mais il ne faut pas que cette incitation aboutisse à une complication de plus. Ces plans doivent notamment pouvoir faire partie des SCOT, lorsque les EPCI en ont élaboré un.

M. Daniel Fasquelle. Je suis moi aussi favorable à l'incitation et je rappelle qu'il arrive que les SCOT soient élaborés par plusieurs communautés de communes dans le cadre d'un « pays ».Le SCOT est le seul échelon pertinent pour imaginer ces plans. Il faut donc que la rédaction les prenne en compte.

M. François Brottes. Cette question occupe plusieurs articles du projet de Grenelle 2. Comment sera-t-il articulé avec la présente loi ?

M. le président Ollier. Ainsi que vous le savez, c'est moi qui ai demandé au Gouvernement de nous présenter d'abord une loi d'orientation, puis des lois d'application – Grenelle 1, 2 et peut-être 3. Nous sommes dans le texte d'orientation, et c'est pourquoi je vous demande souvent d'en rester au niveau des principes. Il n'y a rien de nouveau dans tout cela.

M. le Rapporteur. L'amendement de M. Poignant a l'avantage de prendre en compte le périmètre des SCOT, qui est le plus pertinent, et d'opter pour l'incitation.

M. Alain Gest. Mais celui de M. Bignon est plus réaliste. Si l'on en reste à l'incitation, on n'avancera pas beaucoup… En outre, si l'on incite tous les niveaux de compétences à agir, on se retrouvera avec des plans établis l'un par une région, l'autre par un département ou une commune… Le dispositif doit s'appliquer de façon générale, mais à un seul niveau de compétences, communal ou intercommunal.

M. le Rapporteur. Mais si l'on généralise sans fixer de seuil, on aura des plans climat qui couvrent une centaine d'habitants !

M. le président Ollier. Encore une fois, l'amendement de M. Bignon n'est pas opérationnel puisqu'il ne précise pas qui ordonne la généralisation et qui la met en œuvre. En revanche, tout le monde semble être d'accord sur le niveau des groupements de communes. Il serait peut-être possible de trouver une nouvelle rédaction dans le cadre de l'article 88.

M. Serge Letchimy. Ce serait le mieux. La rédaction est complexe, parce qu'il y a un enchevêtrement des responsabilités, sans même parler des régions monodépartementales que nous connaissons outre-mer. Il faut permettre à chaque niveau d'exercer sa responsabilité tout en assurant une cohérence globale.

M. Yves Cochet. Avec mes deux amendements complémentaires, on pose d'abord une obligation pour les EPCI de plus de 100 000 habitants, puis on la généralise sur l'ensemble du territoire à partir de 2015. Cela semble de bonne méthode.

M. Philippe Plisson. Je suis pour l'obligation, mais sans seuil : liberté doit être laissée aux acteurs de choisir l'opérateur approprié parmi les groupements de communes.

M. Jean Dionis du Séjour. Il y a deux débats différents. D'abord, faut-il une obligation ou une incitation ? Je suis pour la première, par souci d'urgence. C'est compatible avec la libre administration des collectivités territoriales. Ensuite, quel est le seuil opportun ? On peut hésiter entre 50 000 et 100 000 habitants si l'on veut, mais il faut en fixer un si l'on a opté pour l'obligation.

M. le président Ollier. Si l'amendement de M. Poignant est adopté, les autres tomberont. Mais la rédaction pourra être améliorée ensuite au titre de l'article 88.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Serge Poignant, les amendements de MM. Yves Cochet, Jean Dionis du Séjour, Jérôme Bignon, Martial Saddier et Bernard Reynès devenant sans objet.

Après avis défavorable du Rapporteur, la Commission *rejette* successivement quatre amendements : les trois premiers de M. Yves Cochet visant à préciser le rôle des collectivités publiques, à développer les plans climat-énergie territoriaux et à compléter les documents d'urbanisme et le quatrième de M. André Chassaigne sur la protection des terres agricoles.

La Commission est saisie de deux amendements de même objet, présentés respectivement par MM. Yves Cochet et Jean Dionis du Séjour, et visant à préserver les terres agricoles en luttant contre l'artificialisation des sols.

M. le Rapporteur. Ces amendements vont imposer des contraintes encore plus strictes pour l'utilisation des sols. Laissons un peu de libre arbitre aux communes !

La Commission *rejette* les amendements.

La Commission est saisie de trois amendements identiques de MM. Yves Cochet, Jean Dionis du Séjour et Jérôme Bignon tendant à favoriser la réduction de la consommation d'espace.

M. le Rapporteur. Je suis d'accord sur le fond, mais ces amendements posent d'importants problèmes de rédaction. Je propose d'y revenir au titre de l'article 88.

Les amendements de MM. Yves Cochet, Jean Dionis du Séjour et Jérôme Bignon sont *retirés*.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur reprenant le 48e engagement du Grenelle de l'environnement sur la revitalisation des centres-villes.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* trois amendements de M. André Chassaigne visant à établir des zones de densification environnementale, à élaborer les documents de planification à l'échelle des intercommunalités et des bassins de vie et à préciser le contenu des documents d'urbanisme, et un amendement de M. Yves Cochet précisant la conception globale de l'urbanisme.

Deux amendements de MM. Serge Poignant et Yves Cochet visant à encourager la plantation d'arbres et de végétaux pérennes sont *retirés,* un amendement identique de M. Philippe-Armand Martin n'est pas défendu.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements identiques de MM. Daniel Fasquelle et Jean Dionis du Séjour tendant à encourager la plantation d'arbres et de végétaux pérennes et un amendement de M. Yves Cochet tendant à réorienter la fiscalité vers un urbanisme durable.

Un amendement présenté par M. Yves Cochet tendant à prendre en compte dans la fiscalité la nécessité d'une gestion plus économe n'est pas défendu.

La Commission est saisie de trois amendements identiques de MM. Yves Cochet, Martial Saddier et Jérôme Bignon visant à ce que les documents d'urbanisme veillent à éviter la régression des surfaces agricoles et naturelles.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. Ces amendements seront satisfaits à un autre endroit du texte.

Les amendements de MM. Yves Cochet, Martial Saddier et Jérôme Bignon sont *retirés*.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur, cosigné par Mme Fabienne Labrette-Ménager, tendant à favoriser les travaux d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, notamment l'isolation extérieure, en assouplissant les règles relatives à la protection du domaine public.

La Commission est saisie de quatre amendements identiques de MM. Yves Cochet, Jean Dionis du Séjour, Jérôme Bignon et Martial Saddier visant à favoriser les schémas de cohérence territoriale et à encadrer l'ouverture de nouvelles zones d'urbanisation.

M. le Rapporteur. J'y suis défavorable, car 80 % du territoire ne sont pas couverts par un SCOT.

M. Philippe Tourtelier. Êtes-vous en train de nous dire que parce qu'il n'y a pas assez de SCOT, tout le volet urbanisme du Grenelle 2 est compromis ? Il faut tout simplement affirmer que l'urbanisation n'est plus possible sans élaboration préalable d'un SCOT.

M. le Rapporteur. Ce n'est pas réaliste : il faut trois ans pour bâtir un SCOT. On ne peut geler l'urbanisation pendant trois ans ! En revanche, il faudra interroger le ministre sur ce point lors de la discussion des articles.

M. Jérôme Bignon. On perd chaque année 60 000 hectares d'espaces naturels. On ne peut pas continuer à attendre, il y a urgence.

M. Daniel Fasquelle. La solution serait peut-être d'exiger non pas que le SCOT soit établi, mais que la démarche soit engagée.

M. Philippe Plisson. Très bien.

M. François Brottes. Il faut être plus précis : le périmètre du SCOT doit-il être déjà déterminé ?

M. Daniel Fasquelle. L'élément déclenchant pourrait être la création du syndicat mixte.

M. le Rapporteur. Je suis d'accord sur le principe, mais il n'est pas possible de le formuler séance tenante. Nous y reviendrons au titre de l'article 88.

Les amendements de MM. Yves Cochet, Jean Dionis du Séjour, Jérôme Bignon et Martial Saddier sont *retirés.*

Un amendement de M. Yves Cochet visant à disposer d'outils supplémentaires pour préserver le foncier agricole n'est pas défendu.

Deux amendements présentés par MM. Yves Cochet et un amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour visant à lutter contre l'étalement urbain, après avis défavorable du rapporteur sont *retirés*.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Bernard Reynès concernant le financement du plan climat territorial par des fonds de concours intercommunaux.

Un amendement présenté par M. Yves Cochet sur la reconquête des centres-villes n'est pas défendu.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour relatif à la revitalisation des centres-villes.

M. Jean Dionis du Séjour. Cet amendement vise à encourager la densification verticale des centres-villes, absolument nécessaire pour lutter contre l'étalement urbain.

M. le Rapporteur. Avis défavorable : un amendement qui viendra plus tard permettra de prendre cette idée en compte en se fondant non pas sur la verticalité, mais sur la densification. Il a l'avantage de ne pas être circonscrit aux zones éligibles à la prime d'aménagement du territoire.

M. le président Patrick Ollier. Un centre ville peut très bien se trouver en déclin sans relever pour autant d'une zone éligible à la PAT ou bien des fonds de cohésion européens. Ce qui compte, c'est le projet, non le secteur géographique considéré.

Mme Geneviève Gaillard – La densification verticale est effectivement inéluctable. Mais pourquoi s'en tenir aux seuls centres-villes ?

M. Serge Letchimy – J'ajoute que la verticalité n'est pas la seule solution aux problèmes de densification : il y a aussi les mesures de restructuration de l'habitat.

M. Jean Dionis du Séjour – Considérant que nous avons la possibilité de retravailler sur ce sujet d'ici à notre réunion en application de l'article 88, je *retire* l'amendement.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. André Chassaigne, tendant à rétablir la référence à 2012 comme échéance pour l'établissement d'un éco-quartier dans chaque commune ayant un programme de développement significatif de l'habitat.

La Commission examine ensuite un amendement de M. Jérôme Bignon relatif à la reconquête des centres-villes en déclin.

M. Jérôme Bignon. M. Dionis du Séjour ayant proposé une réflexion commune, je *retire* cet amendement.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet relatif au développement des éco-quartiers.

Après avis favorable du rapporteur, elle *adopte* ensuite un amendement de M. Serge Poignant tendant à inclure un volet paysager dans les programmes de rénovation du patrimoine.

La Commission est saisie d'un amendement de deux amendements identiques présentés par M. Yves Alborello et Philippe Armand Martin, ce dernier n'est pas défendu, visant à instituer des programmes globaux d'innovation paysagère. Après avis défavorable du rapporteur, M. Yves Alborello retire son amendement.

Puis, la Commission est saisie d'un amendement de M. Serge Poignant imposant à tout projet immobilier soumis au code de l'urbanisme de comporter une étude paysagère préalable et d'inclure la plantation d'arbres et de végétaux pérennes, ainsi que d'un amendement identique de M. Philippe Armand Martin qui n'est pas défendu.

M. le Rapporteur – Avis défavorable. Si l'on vise toute autorisation de travaux soumis au code de l'urbanisme, il faudra mener une étude paysagère avant de changer une fenêtre…

M. Serge Letchimy – J'aimerais également savoir ce que signifie la notion de « végétaux pérennes ». Il se trouve en effet que certaines plantes pérennes sont invasives.

M. Serge Poignant – Je *retire* cet amendement. Nous pourrons revenir sur ce sujet dans le cadre de l'article 88.

La commission est saisie d'un amendement de M. Bernard Reynès visant à provoquer la réunion de l'ensemble des collectivités territoriales afin de hiérarchiser les documents d'urbanisme. L'amendement est *retiré*.

La Commission *adopte* l'article 7 ainsi *modifié*.

Après l'article 7

La Commission est saisie d'un amendement de M. François Brottes tendant à disposer que la politique du logement doit créer les conditions d'un aménagement durable reposant sur la mixité sociale visée par l'article 55 de la loi SRU.

M. Philippe Tourtelier. Je regrette que nous débattions de cette loi d'orientation sans connaître le contenu du Grenelle 2, de la loi de finances ou encore de la future loi sur le logement. Nous devons sécuriser le contenu de l'article 55 de la loi SRU, car on ne luttera pas efficacement contre le changement climatique si l'on ne commence pas par s'attaquer à la pauvreté.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. Cette question n'a sa place dans ce texte, mais dans la loi portée par Mme Boutin.

M. le président Patrick Ollier. Pourquoi se cantonner au logement ? Si l'on vous suivait, il faudrait faire mention de tous les secteurs d'activité…

M. Philippe Tourtelier. Je pense effectivement que l'existence d'un « ministère de l'écologie et du développement durable » pose problème.

La Commission *rejette* cet amendement.

Section 2

Dispositions modifiant le code de l'urbanisme

Article 8

Modification de l'article L. 110 du code de l'urbanisme – intégration de la lutte contre le réchauffement climatique dans le code

Cet article intègre les orientations fondamentales du Grenelle de l'environnement parmi les principes généraux de l'utilisation du sol figurant à l'article L. 110 du code de l'urbanisme, véritable texte fondateur du droit de l'urbanisme.

Le deuxième alinéa a pour objet d'adjoindre trois nouveaux impératifs à la liste de ceux que les collectivités publiques doivent concilier pour parvenir à harmoniser leurs prévisions et leurs décisions. Ainsi, il leur faudra à l'avenir prendre en compte de nouveaux impératifs consacrant l'importance du développement durable, le développement futur des cités et l'aménagement des territoires :

– la réduction des émissions de gaz à effet de serre ;

– la maîtrise de la demande d'énergie ;

– l'économie des ressources fossiles.

Le quatrième alinéa vise à compléter l'article L. 110 en faisant référence aux conclusions du Grenelle de l'environnement. Les dispositions qu'il est prévu d'insérer font de la lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement des objectifs que l'action des pouvoirs publics doit impérativement contribuer à atteindre.

*

* *

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* deux amendements identiques déposés respectivement par MM. Jérôme Bignon et Yves Cochet tendant à insérer la préservation de la biodiversité dans les documents d'urbanisme dont les collectivités locales ont la charge.

M. Serge Poignant *retire* un amendement tendant à encourager les collectivités publiques à favoriser le stockage du carbone, un amendement identique de M. Philippe Armand Martin n'est pas défendu.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yves Albarello relatif au stockage du carbone par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes.

M. le Rapporteur. Avis défavorable.

L'amendement est *retiré.*

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet affirmant la responsabilité des collectivités publiques en matière d'urbanisme dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Elle examine ensuite un amendement du rapporteur tendant à supprimer la nécessité d'un avis conforme des architectes des bâtiments de France

M. le Rapporteur. Cet amendement vise à mettre un terme à la « double peine » infligée aux communes : celles-ci doivent non seulement obtenir le classement en zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager, qui comporte des contraintes, mais elles sont également soumises à l'avis conforme des architectes des bâtiments de France.

M. le président Patrick Ollier. J'ai également déposé un amendement, qui viendra plus tard en discussion, tendant à soumettre cet avis à une instance d'appel.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur.

Le Président Patrick Ollier indique à M. Serge Letchimy que son amendement tendant à favoriser la ventilation naturelle des bâtiments en zone équatoriale et tropicale a été déplacé au titre II, où il recevra un avis favorable.

Après l'avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* ensuite un amendement de M. Serge Poignant tendant à soumettre toute action ou opération d'aménagement à une étude de faisabilité préalable sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, en particulier sur l'accès aux réseaux de chaleur et de froid.

La Commission *adopte* ensuite l'article 8 ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 8

Extension de la participation pour voirie et réseau au financement du transport collectif

M. Yves Cochet *retire* un amendement instaurant des études de faisabilité sur la création ou le raccordement aux réseaux de chaleur et de froid, satisfait par le précédent amendement de M. Serge Poignant.

MM. Jean Dionis du Séjour et Yves Albarello *retirent* deux amendements identiques prévoyant que tout projet immobilier soumis au code de l'urbanisme doit être précédé d'une étude paysagère et inclure la plantation d'arbres et de végétaux pérennes ; un amendement identique de M. Philippe Armand Martin n'est pas défendu.

Puis, la Commission examine deux amendements déposés par M. Martial Saddier**,** visant à étendre la participation pour voirie et réseau au financement du transport collectif.

M. Martial Saddier – Tous les acteurs du Grenelle de l'environnement se sont accordés sur la nécessité d'établir un lien entre la délivrance des autorisations d'urbanisme et le développement des transports collectifs. Les promoteurs immobiliers ayant tendance à se tourner vers les pouvoirs publics pour financer la viabilisation des terrains qu'ils ont vendus, je rappelle que l'instauration d'une participation pour voirie et réseaux a été autorisée par notre Assemblée, puis instaurée par une majorité des communes de France.

Cet amendement a pour objet d'étendre cette participation au financement des transports collectifs, auquel seules les entreprises contribuent aujourd'hui par l'intermédiaire de la redevance « transport ».

M. le Rapporteur. Afin d'éviter tout risque d'irrecevabilité financière, nous pourrions nous contenter de prévoir que l'État étudiera la possibilité d'étendre cette participation aux transports collectifs.

M. Philippe Duron. Dès lors qu'une zone est desservie par les transports collectifs, il y a une valeur ajoutée pour le bien immobilier. Je trouve donc excellente la proposition de notre collègue.

M. Martial Saddier. J'entends bien l'argument du rapporteur, mais je voudrais être sûr que cette proposition ne finira pas dans un tiroir…

M. le président Patrick Ollier. Je n'oppose pas l'article 40, mais j'observe qu'il faudrait choisir entre les deux amendements de M. Saddier.

M. le Rapporteur. Avis favorable au deuxième amendement, qui précise que la participation « pourra » être étendue, et non « sera étendue ». Cela me semble plus sage.

M. François Brottes – Pour ma part, je me demande où ira l'argent… Il ne serait pas très juste que les communes encaissent le produit de cette participation financière alors que ce sont les autorités organisatrices de transports urbains qui subissent la charge correspondante.

M. André Chassaigne – Je m'interroge sur la rédaction de l'amendement. N'est-elle pas redondante ?

La Commission *adopte* cet amendement.

CHAPITRE III
TRANSPORTS

Section 1
Dispositions relatives aux objectifs

Article 9
Principes de la politique des transports

L'article 9 qui débute le chapitre III consacré au secteur des transports marque bien la modification très significative intervenue dans les orientations de la politique globale des transports publics en France.

Alors que l'orientation qui a prévalu depuis de nombreuses années était celle d'un effort prioritaire mené dans le secteur routier et autoroutier (depuis 1960, plus de 10 000 kilomètres ont été construits en France), permettant à notre pays de rattraper son retard par rapport à ses voisins européens, et d'un développement séparé des différents modes de transport, une nouvelle logique s'impose aujourd'hui, celle d'un secteur intégré fondé sur une approche multimodale et contribuant au développement durable ainsi qu'au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre (CO_2 ou dioxyde de carbone, méthane, vapeur d'eau…) et d'autres polluants (particules, oxyde d'azote).

Cette nouvelle vision qui est celle du Grenelle de l'environnement s'appuie sur le fait que les activités de transport constituent le principal émetteur de CO_2 (34,1% en 2006), dont plus de 90 % dus au seul mode routier. Le secteur des transports contribuait ainsi pour 26,4 % aux émissions totales de gaz à effet de serre toujours en 2006, soit la contribution la plus élevée de tous les secteurs économiques, les émissions s'étant d'ailleurs accrues de 20 % depuis le début des années 90.

L'article 9 du projet de loi indique ainsi clairement que l'objectif poursuivi est précisément de réduire les émissions de dioxyde de carbone de ce montant de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener donc à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. Cette disposition correspond à un engagement pris par la France au plan communautaire, lors du Conseil européen des 8 et 9 mars 2007. Il faut d'ailleurs rapprocher ce point de l'objectif retenu dans la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique et prévoyant la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre en France d'ici à 2050.

L'article 9 confirme ensuite le rôle essentiel de l'État, rôle multiforme consistant à réduire les nuisances des différents modes de transport (par les

moyens de la réglementation et de la fiscalité environnementales), à favoriser l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques (par l'incitation à la conduite respectueuse de l'environnement, par exemple), à inciter les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et enfin, à encourager le renouvellement des matériels de transport (ainsi des matériels roulants ferroviaires parfois vétustes ou encore des voitures particulières anciennes émettant de trop fortes quantités de dioxyde de carbone).

L'article 9 précise ensuite que la politique de lutte contre les pollutions et nuisances dues aux activités de transport fera l'objet d'un programme d'actions retenant des objectifs chiffrés sur une période quinquennale.

Cette disposition, classique dans les lois de programme, permet effectivement une concrétisation des orientations présentées.

Le dernier alinéa de l'article donne l'esprit même de la nouvelle politique des transports. Il indique ainsi que l'État veillera, dans une logique de développement des transports fondée sur une approche multimodale, à limiter l'augmentation des capacités routières à trois données : le traitement des points de congestion, celui des problèmes de sécurité et les besoins d'intérêt local.

Cette formulation doit être rapprochée des propos tenus par le Président de la République lors de son intervention du 25 octobre 2007 concluant le Grenelle de l'environnement : « *La priorité ne sera plus au rattrapage routier, mais au rattrapage des autres modes de transport* ».

Ce sont, comme le précisera l'article 10, les modes de transport fluvial, ferroviaire et maritime qui devront désormais faire l'objet des investissements prioritaires de l'État pour les marchandises. Et l'article 11 prévoit, de la même façon, pour les transports de voyageurs, la nécessité de définir un système de transport intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires dans leur domaine de pertinence. Toutefois, comme M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des transports l'a rappelé à plusieurs reprises, « *le Grenelle de l'environnement ne signifie pas la fin de l'autoroute ou de la route* ».

Les capacités routières pourront ainsi augmenter (chaque année, sont construits 100 kilomètres d'autoroutes et 100 kilomètres de routes à 2 x 2 voies), car il importe de tenir profondément compte des besoins de mobilité des Français, comme des exigences du développement et de la compétitivité de nos territoires, qui peuvent ponctuellement imposer la poursuite de l'effort de construction routier.

Mais, eu égard aux contraintes environnementales et à la nécessité pour le secteur des transports de contribuer à l'effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'accroissement de nos capacités routières et autoroutières se fera désormais sur une base minimale, ne concernant plus très logiquement que le traitement des points de congestion qui, fréquents en région parisienne et dans les

traversées périurbaines des grandes agglomérations constituent évidemment un dysfonctionnement économique et environnemental grave, le traitement des problèmes de sécurité ou encore la satisfaction des besoins d'intérêt local, qu'impose le maintien de la cohésion sociale et territoriale de notre pays.

*
* *

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* successivement un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à limiter l'usage des terres agricoles, deux amendements identiques, déposés respectivement par M. Jean Dionis du Séjour et par M. Daniel Paul, visant à remplacer la mention du dioxyde de carbone par celle des gaz à effet de serre, puis un amendement de coordination de M. Jean Dionis du Séjour.

La Commission *adopte* ensuite un amendement du rapporteur visant à accélérer l'établissement d'une cartographie des points de congestion entravant le développement des transports alternatifs à la route en fixant l'échéance à 2020, et non 2025.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à favoriser le développement de nouvelles chaînes logistiques de développement durable en faisant émerger des solutions innovantes de plateformes multimodales.

M. Christian Jacob, Rapporteur. Je suis favorable à cet amendement à condition d'en ôter la parenthèse mentionnant les « combinés multimodaux ».

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Il serait également bienvenu de remplacer « dioxyde de carbone » par « gaz à effet de serre ».

M. le Rapporteur. En effet.

La Commission *adopte* cet amendement ainsi *modifié*.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à donner la priorité à la modernisation de la SNCF en lui permettant de consacrer le plus de moyens possibles à cet objectif.

M. André Chassaigne. C'est un amendement anti-racket.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement.

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission est saisie de deux amendements pouvant être soumis à une discussion commune tendant à ce qu'un débat et un vote aient lieu au Parlement au début de chaque législature sur la politique de réduction des pollutions et des

nuisances. Le premier est signé par M. Daniel Paul et le second par M. Yanick Paternotte.

M. André Chassaigne. Le premier amendement est défendu.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement.

M. Jean-Claude Lenoir. Le second amendement, qui est dans l'esprit du premier, demande la mise en place d'une évaluation en la matière.

M. le Rapporteur. Je suis favorable à cet amendement.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Yanick Paternotte, et l'amendement de M. Daniel Paul n'a plus d'objet.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul visant à mettre en œuvre le développement multimodal et intégré des transports.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte visant à prendre en compte le problème de la pollution sonore ou chimique dans la politique de développement des transports en appliquant le principe pollueur-payeur.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte visant à ce que toute politique en matière de transports prenne en compte l'intérêt des riverains.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur visant à fixer les critères selon lesquels les infrastructures devront être choisies ainsi que les règles qui permettront d'arbitrer entre les différents projets qui seront arrêtés dans le cadre du schéma national prévu par l'article 15 du projet.

La Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur visant à créer les conditions d'un financement pérenne des infrastructures de transport en complément des ressources actuelles de l'AFITF.

La Commission *adopte* cet amendement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Jean Dionis du Séjour prévoyant la création d'une contribution exceptionnelle des sociétés du secteur énergétique.

Puis elle *adopte* l'article 9 ainsi *modifié.*

Article additionnel après l'article 9

Financement et missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

La Commission examine un amendement de MM. Patrick Ollier et Christian Jacob tendant à clarifier les principes de financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et à en préciser les missions ainsi que la composition de son conseil d'administration.

La Commission *adopte* cet amendement.

Article 10

Transports de marchandises

Cet article comporte six paragraphes relatifs aux différents modes de transport de marchandises, qui constituent évidemment un enjeu essentiel en matière de développement durable.

• **Le paragraphe I** fixe **les grands principes** de la politique du transport de marchandises. L'article 10 précise, en conformité avec le contenu de l'article précédent, que pour le transport du fret, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, maritime et, plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire.

L'État accordera donc, indique l'article 10, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en prenant en compte les enjeux liés au développement économique ainsi qu'à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. L'État soutiendra, par ailleurs, le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire, du transport combiné, des autoroutes ferroviaires et maritimes.

Il est prévu, que le réseau ferroviaire national comportera une partie principalement consacrée au fret, sur laquelle seront concentrés les investissements de l'État touchant au secteur des marchandises, notamment pour permettre la circulation de sillons de trains lons. Le fret y bénéficiera de sillons de qualité.

L'article 10 indique enfin dans ce paragraphe I que l'objectif retenu est l'augmentation de 25 % d'ici à 2012 de la part de marché du fret non routier,

objectif essentiel qu'avait assigné à notre pays le Président de la République dans son discours de Roissy le 26 juin 2007 à l'occasion de l'inauguration du satellite S3 de l'aéroport.

Ces dispositions indiquent clairement, qu'après une politique que l'on pourrait appeler du « tout routier », il importe désormais de promouvoir prioritairement des modes de transport plus doux, ferroviaire, fluvial ou maritime. C'est le transport ferroviaire qui sera le plus favorisé, en raison de ses atouts en termes de consommation énergétique, d'émission de gaz polluants, de sécurité comme d'occupation de l'espace, en raison aussi des ressources de notre pays en infrastructures et en matériels ferroviaires ; mais les modes de transport fluvial et maritime insuffisamment valorisés depuis de longues années devront eux aussi jouer un rôle essentiel à l'heure du développement durable dans notre pays qui dispose, on l'oublie trop souvent, d'un littoral important et du plus long réseau fluvial d'Europe.

Le trafic de fret ferroviaire sera encouragé, parce qu'à la différence de la situation qui a prévalu chez plusieurs de nos voisins européens, ce secteur a perdu dans la période récente, entre 2006 et 2007, le cinquième de ses volumes.

L'État soutiendra, précise l'article 10, le développement, outre du fret ferroviaire, des autoroutes ferroviaires et maritimes que l'on analysera ultérieurement, celui du transport combiné.

Celui-ci associe, rappelons-le, le mode de transport routier avec les modes alternatifs, l'association rail-route représentant 85 % des trafics concernés. Correspondant à des déplacements de longue distance (500 kilomètres en moyenne) mais aussi et, de plus en plus, aux trafics pré et post acheminement de conteneurs à destination ou en provenance de ports, le transport combiné constitue actuellement le segment de fret ferroviaire le plus dynamique.

Les objectifs retenus en matière de développement du fret non routier supposent un doublement des trafics en transport combiné. L'État, comme cela est indiqué dans le projet de loi, soutiendra le développement de ce type de transport et favorisera l'implantation de terminaux massifiés.

Un nouveau plan d'aide au transport combiné pour la période 2008-2012 a été récemment approuvé par la Commission européenne. Il prévoit une aide à l'exploitation ainsi qu'une aide au démarrage de nouveaux services sur une base pluriannuelle. A la demande des professionnels du secteur, l'État s'est engagé en outre à adapter les capacités des terminaux, afin d'anticiper les phénomènes de saturations, dans le contexte d'un doublement attendu du trafic.

• **Le paragraphe II** concerne ensuite **la rénovation du réseau ferré national**.

Le projet de loi précise ainsi, qu'en complément de l'action des régions, l'État et ses établissements publics accroîtront leur effort financier en faveur de

l'entretien et de la régénération du réseau ferroviaire ; les montants prévus correspondront à 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport au plan actuel « de renouvellement des voies ferrées - 2006-2010 », l'effort ainsi consenti étant deux fois et demi plus élevé que celui qui avait été constaté en 2004.

En outre, le développement progressif du réseau à grande vitesse ainsi que la création de lignes nouvelles mixtes libèreront des capacités pour le fret ferroviaire. Et, pour faire face aux difficultés de ce dernier, la circulation de trains longs d'au moins 1 000 mètres sera rendue possible par l'aménagement des deux principaux axes Nord-Sud du réseau.

Un audit désormais célèbre de l'École polytechnique de Lausanne de 2005 a révélé l'état de vieillissement de notre réseau ferré dû à un sous-investissement au cours des vingt dernières années, tant en termes d'entretien que de renouvellement.

Ce sont évidemment les lignes les moins utilisées, notamment dans la région Auvergne, qui ont été les plus atteintes par cette insuffisance des investissements. Afin de garantir la sécurité du réseau, 1 500 kilomètres de ralentissements ont été prévus.

Selon l'audit précité, le niveau optimum de rénovation se situerait à terme à 1 000 kilomètres par an, ce qui nécessiterait un effort financier de rattrapage de 500 millions par an à mener sur dix années pour assurer véritablement la pérennité du réseau.

Un plan de rénovation prévu pour 2006-2010 constitue la première phase de cette rénovation ferroviaire, puis, sur la période allant de 2011 à 2015, suivant le projet de loi, 400 millions d'euros supplémentaires seront consacrés à l'effort de régénération, ce qui devrait permettre d'atteindre l'objectif des 1 000 kilomètres de renouvellement par an.

La régénération du réseau régional n'est pas oubliée, d'importants travaux de modernisation des voies étant retenus dans les contrats de projets État-régions ou encore dans le « Plan rail » de la région Midi-Pyrénées.

Les objectifs du plan de rénovation ferroviaire semblent respectés, puisqu'en 2006, 484 kilomètres de voies avaient été renouvelés pour 450 programmés et qu'en 2007, l'on atteignait des résultats également satisfaisants, 534 kilomètres modernisés pour 540 programmés.

L'article 10 comporte ensuite des dispositions sur les autoroutes ferroviaires.

Il prévoit ainsi qu'un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence sera développé pour offrir une alternative au transport routier à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Trois autoroutes ferroviaires seront mises en place dans une première phase : l'autoroute ferroviaire alpine, qui sera prolongée

jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire Le Boulou-Bettembourg (Perpignan-Luxembourg) et l'autoroute ferroviaire atlantique reliant le Pays Basque, la région parisienne et le Nord de la France. Un financement public complémentaire de 50 millions d'euros sera consacré à l'adaptation des infrastructures ; 50 autres millions d'euros iront à la création de plates-formes de fret.

Rappelons que la technique des autoroutes ferroviaires a pour but de permettre le transport de camions sur une infrastructure ferroviaire entre deux points de transbordement, au lieu que le transport combiné recourt aux conteneurs. Comme les autoroutes de la mer dont il sera question ci-dessous, les autoroutes ferroviaires constituent une infrastructure nouvelle, qui s'est développée initialement en Suisse et en Autriche.

Les expériences menées en France (autoroute alpine et autoroute Perpignan-Luxembourg) n'ont pas paru totalement satisfaisantes. Des efforts restent à conduire, en effet, en matière de disponibilité des sillons, de compétitivité par rapport à un trajet uniquement routier, de compatibilité entre le gabarit ferroviaire et celui des véhicules routiers ou encore d'organisation des opérations de chargement.

Le projet de loi prévoit ensuite que la création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée, afin de répondre à la demande de trafic de wagons isolés. Des dotations de l'État encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'État et ces derniers s'engageant sur des objectifs de développement et d'organisation. La possibilité de réserver des sillons sera donnée aux opérateurs de transport combiné et les projets innovants, tels que ceux de fret à grande vitesse seront encouragés par des dispositifs spécifiques.

Ces dispositions ont évidemment pour but de répondre aux plus près du terrain aux besoins des acteurs locaux en matière de transport ferroviaire et d'assurer une couverture territoriale équilibrée. La mise en place de ces opérateurs de proximité répond à une attente forte d'une offre ferroviaire fiable adaptée aux envois par lots de wagons. Les opérateurs de petite taille, bien implantés localement, semblent mieux à même d'organiser le regroupement des flux puis leur distribution, à l'image des « short lines » développées aux États-Unis, au Canada ou en Suède.

L'État a encouragé, à partir de 2006, la mise en place à titre expérimental d'opérateurs ferroviaires de proximité, la solution aux difficultés du fret ferroviaire nécessitant une mobilisation de tous les outils existants ou potentiels.

La formule des opérateurs ferroviaires de proximité apparaît effectivement riche de potentialités, le développement des flux tenant compte au plus près des besoins et engagements de trafic des chargeurs locaux et la gestion des infrastructures ferroviaires s'y faisant dans un cadre adapté aux réalités locales.

L'État a créé récemment une cellule d'appui à la création d'opérateurs ferroviaires de proximité susceptible d'aider les initiateurs de projets sur les plans technique ou logistique.

Le projet de loi prévoit enfin la création d'une instance de régulation des transports ferroviaires visant à favoriser la croissance globale des trafics transportés, tout en veillant au développement sans discrimination de la concurrence sur le marché du transport du fret.

Le projet de loi prévoyant cette réforme a de fait été déposé le 10 septembre 2007 au Sénat.

• **Le paragraphe III** de l'article 10 concerne le **trafic maritime**.

Il dispose que l'amélioration de la compétitivité de nos ports face à la concurrence internationale permettra l'accroissement du transport de fret et des activités de logistique créateurs d'emplois et respectueux de l'environnement.

L'objectif retenu par le projet de loi est celui d'un doublement de la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports.

L'État devra ainsi accompagner le développement de nos capacités portuaires et créer les conditions d'une desserte terrestre efficace des ports français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial.

La loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire doit constituer précisément un outil décisif de relance des ports français et contribuer ainsi aux objectifs contenus dans le projet de loi.

Cette loi poursuit deux grands objectifs : la modernisation des modalités de gestion et de gouvernance de nos ports maritimes ; une révision générale de leur organisation, leur permettant d'améliorer leurs performances et de regagner des parts de marché.

La réforme intervenue en juillet 2008 a organisé ainsi le transfert aux entreprises de manutention des outillages des ports et des contrats de travail des agents.

Par ailleurs, un plan de relance gouvernemental prévoit de doubler sa participation aux investissements des ports français pour la période 2009-2013 ; il augmente, par ailleurs les crédits d'entretien des accès maritimes, de manière à couvrir l'intégralité des dépenses en cinq années.

Cet ensemble de dispositions devrait permettre, d'ici à 2015, la création de 30 000 emplois supplémentaires dans les activités de transport et de logistique des conteneurs qui restent insuffisamment développés en France.

Le fait de disposer de ports plus performants rendra possible une diminution des temps de transport terrestre des marchandises, ce qui évitera de les acheminer sur des distances plus longues vers les ports étrangers.

• **Le paragraphe IV** concerne le développement **des autoroutes de la mer** dont la définition et les principes ont été posés dès 2001 par la Commission européenne dans son « *Livre blanc sur la politique commune des transports à l'horizon 2010* » et qui consistent en des liaisons maritimes transnationales régulières et fréquentes principalement dédiées au transport de marchandises et permettant de réduire le transport routier sur longue distance.

L'article 10 du projet de loi prévoit ainsi que l'État soutiendra avec les différentes parties intéressées le développement de cette offre de transport sur la façade atlantique entre la France, l'Espagne et le Portugal ainsi que sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, où ces liaisons par mer constitueront une alternative au franchissement par le réseau routier des Alpes et des Pyrénées.

Ces autoroutes de la mer auront pour objectif la réalisation d'un report modal évalué à 5 à 10 % des trafics concernés.

Il est prévu enfin que l'État pourra soutenir ces projets, notamment au travers d'obligations de services publics et, si nécessaire, par des financements atteignant un montant maximal de 80 millions d'euros.

La technique des autoroutes de la mer connaît pour notre pays une seule véritable concrétisation avec le service existant depuis janvier 2005 entre Toulon et Civitavecchia (qui est le port de Rome) ; il s'agit d'une ligne mixte consacrée au fret et aux passagers, mais ciblée principalement sur le transport par camions et assurée par deux compagnies maritimes, dont « Louis Dreyfus Armateurs » pour la France. Trois rotations par semaine et par sens sont aujourd'hui assurées par un navire roulier, le « Sorrento ».

S'agissant de la façade atlantique, un appel conjoint à projets pour la réalisation d'une autoroute de la mer a été lancé en avril 2007 entre la France et l'Espagne ; les États ont retenu ainsi un objectif de transfert à moyen terme de 100 000 à 150 000 poids lourds par an, soit un report de 5 % du trafic routier de l'ouest des Pyrénées. La fréquence du service retenu est de 4, puis, au terme de deux années, de 7 départs par semaine et par sens. Les offres présentées sont actuellement en cours d'analyse par les États.

Sur la façade méditerranéenne, un projet de liaison entre Barcelone, Sète et Gênes donne de la même façon lieu à des études et à des négociations.

La formule des autoroutes maritimes est sans doute insuffisamment valorisée actuellement, alors même que le Grenelle de l'environnement préconise « un programme de développement massif d'autoroutes maritimes » sur les façades atlantique et méditerranéenne et que la valorisation du transport par mer

prend tout à fait place, aux côtés du développement des voies ferroviaire et fluviale, dans le programme gouvernemental d'essor du fret non routier, dont la part doit s'accroître de 25 %. Cela est regrettable, lorsque l'on observe que, chaque année, 8 millions de tonnes de marchandises transitent sur les autoroutes côtières entre la France et l'Espagne dans chaque sens, le volume correspondant pour le transit entre la France et l'Italie étant compris entre 3 et 4 millions de tonnes.

Il apparaît que la liaison Toulon-Civitavecchia ne parvient que difficilement à l'équilibre. De surcroît, le libellé du projet de loi lui-même peut être jugé quelque peu « timoré » : il est indiqué que l'État « *pourra soutenir* » les projets, « *si nécessaire* », par des financements n'atteignant qu'un montant maximal de 80 millions d'euros. Le Conseil économique social et environnemental dans son avis rendu sur le projet de loi de programme estimait ainsi justement que « *la pertinence des projets d'autoroutes de la mer repose sur des organisations industrielles nécessitant des investissements lourds, dont sont bien éloignés les 80 millions de financement public projetés* » ; le Conseil économique social et environnemental regrettait également à juste titre que le projet de loi « *limite la mise en place d'autoroutes de la mer aux façades atlantique et méditerranéenne* », alors qu'« *un potentiel non négligeable existe aussi au nord entre la Manche, la Mer du Nord et la Baltique, à destination des pays scandinaves et de l'Europe de l'Est* ».

Un soutien public plus fort des autoroutes de la mer semble ainsi nécessaire. Ces dernières prennent place dans les projets prioritaires du « réseau transeuropéen de transport » et peuvent bénéficier de financements communautaires significatifs : aides à l'investissement aux infrastructures, aides au démarrage, limitées à deux années, mais pouvant atteindre 20 %, aides du « programme Marco-Polo II » qui vise à transférer une partie du trafic routier vers d'autres modes de transports, ces aides étant calculées sur la base d'un euro la tonne-kilomètre évitée de la route. Les autoroutes de la mer peuvent donner lieu de surcroît à des financements de l'État prévus dans le cadre de l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF) et consistant en subventions d'investissement, en aides au démarrage ou encore en avances remboursables, tous régimes qui doivent être compatibles avec les règles communautaires.

Mais, l'essor souhaité des autoroutes de la mer nécessite aussi que soient bien pris en compte les besoins des transporteurs routiers et que ces liaisons maritimes bénéficient d'une amélioration des infrastructures d'accueil dans les ports, notamment d'une simplification des procédures de passage portuaire ainsi que de la création de connexions aux réseaux terrestres.

• **Le paragraphe V** de l'article 10 du projet de loi contient des mesures pour le développement **du transport fluvial**.

Il précise ainsi que le réseau fluvial français composé des canaux à grand gabarit et des liaisons entre bassins sera modernisé et développé.

Il prévoit ensuite que le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui autorisera le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit une économie annuelle de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone, sera réalisé. Le programme de construction du canal Seine-Nord-Europe, dont le coût est de l'ordre de 4 milliards d'euros, fera l'objet d'un cofinancement, dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par la Communauté européenne, les collectivités territoriales et l'État, sur l'ensemble de la période 2009-2020.

Le soutien de l'État à la batellerie sera maintenu.

Ce sont évidemment les dispositions relatives à la construction du canal Seine-Nord-Europe, grand projet retenu déjà par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 et aujourd'hui confié à Voies Navigables de France (VNF) qui paraissent les plus significatives.

Rappelons que la construction de ce canal prévue sur 106 kilomètres entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut doit permettre la mise en relation du bassin de la Seine et donc, du port à conteneurs du Havre, avec 20 000 kilomètres de voies navigables européennes à grand gabarit. Ce canal devrait permettre ainsi un accès à plusieurs grands ports du Nord de l'Europe, s'inscrivant sur l'un des corridors de fret les plus importants du continent européen, marqué par la saturation du trafic routier.

Les avantages escomptés de la construction de cette nouvelle voie d'eau sont considérables : trafic évalué à 13,3 millions de tonnes transportées en 2020 et entre 20 et 28 millions de tonnes en 2050, diminution envisageable du nombre des poids lourds sur cet itinéraire de 500 000 par an en 2020, d'1,2 million toujours par an d'ici à 2050, création de 25 000 emplois directs et indirects à l'horizon 2020, le nombre de ces emplois étant de 45 000 en 2050. A cela s'ajoutent la réduction des dommages dus aux crues, l'alimentation en eau potable de la région Nord-Pas-de-Calais ainsi que les activités logistiques et touristiques liées.

Ce projet très attendu par les résidents de plusieurs de nos régions comme de pays voisins (Belgique, Allemagne, Pays-Bas) doit être réalisé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé. Après la déclaration d'utilité publique intervenue par décret du 12 septembre 2008, viendra une phase d'acquisition des terrains, puis la signature du contrat de partenariat et enfin, la mise en service du canal qui pourrait intervenir à la fin 2015.

Il faut remarquer que, pour la première fois, s'agissant d'un équipement de transport, la déclaration d'utilité publique mentionne les plates-formes multimodales prévues (Cambrai, Péronne, Nesle et Noyon).

La confirmation de la mise en œuvre de cette importante structure apparaît ainsi comme très positive, même si l'on observe que l'ampleur de l'effort financier consenti par l'État n'est pas précisée dans le projet de loi, comme, d'ailleurs, la date d'entrée en service de cette nouvelle infrastructure.

Par les liaisons, les connexions qu'il rend possibles, l'aménagement du canal Seine-Nord-Europe permet de surmonter deux handicaps de notre réseau fluvial : l'absence de liaison entre nos grands bassins, l'absence aussi de liaison avec le réseau à grand gabarit du Nord de l'Europe.

Le projet de loi retient également l'objectif d'une modernisation et d'un développement de notre réseau fluvial. Des besoins considérables existent de fait en matière de régénération du réseau (barrages, écluses) et des projets concrets doivent être réalisés à terme (écluse fluviale de Port 2000 au Havre, augmentation du gabarit sur la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent).

Il est enfin prévu le maintien de l'aide à la batellerie. Après un premier plan quinquennal (2004-2007), un nouveau plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voie navigable a été approuvé en juillet 2008 par la Commission européenne. Doté de 16,5 millions d'euros sur cinq ans, ce plan poursuit des objectifs environnementaux, d'encouragement à la productivité des bateaux, de formation des bateliers, d'aide aux créations d'entreprises.

On doit regretter que le projet de loi ne prévoie pas, comme cela avait été envisagé, la prise en compte des études d'une liaison Saône-Moselle-Rhin, qui permettrait de mettre en relation le port de Marseille et le couloir rhodanien avec l'Est de l'Europe.

Le Rapporteur veut rappeler les atouts dont dispose le transport par voie d'eau :

– il permet une massification des transports et ainsi, une baisse des coûts de transport à la tonne ;

– il offre, du fait de l'absence de congestion du réseau, une fiabilité pour le respect des délais d'approvisionnement ;

– il présente une certaine sécurité, les marchandises circulant en site propre ;

– il permet d'entrer dans une zone urbaine dense, sans se trouver en concurrence avec le transport de personnes et les trajets domicile-travail ;

– il est silencieux et ne réclame pas de grandes infrastructures ;

– il est enfin faible consommateur d'énergie et constitue le plus faible mode de transport émetteur de gaz à effet de serre.

Après une période de déclin important due aux difficultés des secteurs minier et sidérurgique et à la préférence donnée par les pouvoirs publics aux investissements autoroutiers, le secteur du transport fluvial connaît, depuis plus de dix ans un accroissement annuel de trafic de 4 % et sa progression devrait être de 25 % sur les cinq années à venir. Cet essor est dû, outre à la prise en compte des atouts de ce mode de transport, à la diversification des marchandises transportées

(voitures, colis lourds, matériaux recyclables et non plus seulement pondéreux), ainsi qu'au développement des conteneurs qui permet aujourd'hui de faire voyager par voie fluviale tout type de marchandises.

Rappelons que la part modale globale du transport fluvial ne représente que 3 % des transports de marchandises, que notre réseau qui comporte 8 500 kilomètres de voies d'eau est le plus long d'Europe et enfin, que les infrastructures fluviales sont facilement mobilisables.

Après avoir été quelque peu oublié, le trafic par voie d'eau doit ainsi être fortement valorisé, pour contribuer lui aussi à un véritable rééquilibrage modal en matière de transport de marchandises.

• **Le paragraphe VI** traite enfin du **fret routier**.

Le projet de loi prévoit d'abord que les performances environnementales du fret routier seront améliorées, notamment grâce à la mise en place de péages sans arrêt et à l'encouragement à « l'éco-conduite ».

Le péage sans arrêt se fonde sur le fait que chaque démarrage ou accélération d'un véhicule, *a fortiori* d'un poids lourd, génère actuellement un surcroît d'émissions polluantes. La technique du péage sans arrêt connaît plusieurs variantes telles que le passage à vitesse réduite ou le télépéage ; plusieurs expérimentations sont actuellement prévues concernant plutôt des télépéages rapides avec une vitesse limitée à 30 kilomètres/heure ; au terme de ces expérimentations, le déploiement du dispositif sur l'ensemble du réseau à l'entrée des péages pourra être envisagé.

Quant à l'encouragement donné à l'« écoconduite », il faut rappeler que des formations en ce sens sont déjà retenues, en application d'une directive européenne dans le cadre du programme des formations professionnelles obligatoires des conducteurs.

Selon l'ADEME, une conduite respectueuse de l'environnement peut induire des gains de CO_2 s'élevant à 500 000 tonnes, le transport routier de marchandises émettant 34,6 millions de tonnes par an.

L'« éco-conduite » qui est une formule d'avenir, car elle s'appuie sur des changements de comportement, est une action souvent retenue dans les chartes d'engagements volontaires de réduction de CO_2 signées par les entreprises de transport routier avec le ministère de l'écologie ou l'ADEME.

L'article 10 prévoit ensuite une taxe kilométrique ayant pour objectif de réduire l'impact environnemental du transport de marchandises ainsi que de financer les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique de développement durable des transports ; cette taxe pourra, après une phase d'expérimentation, s'appliquer, à compter de 2011, à raison du coût de l'usage du

réseau routier national non concédé et des routes départementales et communales pouvant subir un report de trafic.

La mise en place de la redevance kilométrique pour les poids lourds qui est sans doute une des « mesures phares » proposées dans le cadre du Grenelle de l'environnement s'inspire d'expériences réalisées depuis plusieurs années avec succès chez nos voisins européens, principalement en Allemagne avec la « LKW Maut ».

Le système ainsi proposé poursuit plusieurs objectifs :

– limiter certains évitements d'itinéraires par les poids lourds, qui ne circulent pas sur les autoroutes à péage pourtant aménagées pour les accueillir ; ces véhicules empruntent des autoroutes gratuites ou des routes nationales non conçues pour supporter ce genre de trafic, ce qui génère une dégradation des chaussées et un accroissement de l'insécurité routière ;

– contribuer au financement des infrastructures de transport ;

– favoriser le report modal, les montants ainsi prélevés sur le fret routier permettant de développer les modes de transport alternatifs à la route ;

– permettre une meilleure prise en compte des coûts réels du transport en internalisant les coûts externes.

Cette tarification de l'usage du réseau routier s'inspire de l'exemple de la région Alsace, où la loi de finances pour 2005 a autorisé, à titre expérimental et pour une durée de cinq ans, la mise en place d'une taxe kilométrique sur les poids lourds de 12 tonnes utilisant le réseau routier national non concédé.

Ce dispositif avait pour but en particulier de réduire les effets de reports de trafic observés depuis l'instauration, le 1er janvier 2005, d'une tarification de l'usage par les poids lourds de plus de 12 tonnes de l'ensemble du réseau autoroutier allemand.

Si la logique de cette nouvelle redevance est donc claire, son application suscite encore plusieurs questions.

La première concerne le champ d'application de la redevance : celle-ci devrait s'appliquer au réseau autoroutier non concédé ainsi qu'aux routes départementales et communales, afin d'éviter à celles-ci les effets négatifs de possibles reports de trafic.

La seconde concerne la date d'application de la redevance : cette dernière pourrait être mise en place à compter de 2011 à titre expérimental. La recette attendue est évaluée à 900 millions d'euros par an ; la tarification retenue pourrait être « au kilomètre parcouru » par les véhicules d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes.

M. Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des transports, a pu indiquer, lors de son audition par les membres de la commission des affaires économiques, que le dispositif retenu devrait figurer dans un prochain projet de loi de finances et qu'il devrait donner lieu à des mécanismes de compensation.

*
* *

La Commission est saisie d'un amendement de précision de M. Serge Poignant.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul visant à insérer les mots « répond de l'intérêt général et » après le mot « cabotage » dans la première phrase de l'alinéa 1.

M. André Chassaigne. Cet amendement est défendu.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement, la notion d'intérêt général étant très complexe à définir.

La Commission *rejette* cet amendement ainsi que deux amendements de M. Yves Cochet et M. Jean Dionis du Séjour ayant le même objet.

La Commission est saisie de deux amendements pouvant être soumis à discussion commune et visant à mieux souligner l'importance du développement fluvial. Le premier est signé par M. le rapporteur, le second par Mme Françoise Branget.

La Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur, l'amendement de Mme Françoise Branget n'ayant plus d'objet.

La Commission est saisie d'un amendement de cohérence de M. le rapporteur.

La Commission *adopte* cet amendement, deux amendements de M. Antoine Herth devenant sans objet.

La Commission est saisie de trois amendements de M. Jérôme Bignon, M. Yves Cochet et M. Jean Dionis du Séjour visant à orienter l'action publique et les dispositifs incitatifs vers les modes de transports les plus durables en fixant un objectif d'évolution du non routier et du fret ferroviaire en particulier.

M. le Rapporteur. Je suis favorable à cet amendement à condition que les mots « du non routier » remplacent les mots « du fret ferroviaire » de manière à tenir compte du transport fluvial.

La Commission *adopte* cet amendement ainsi *modifié* rendant sans objet trois amendements, deux de M. Yves Cochet, un autre de M. Daniel Paul.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Dionis du Séjour visant à favoriser le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement car il est satisfait par celui que la Commission vient d'adopter.

M. Jean Dionis du Séjour. Puisque mon amendement est satisfait, je tiens à préciser que je cosigne l'amendement précédent.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur visant à faire de la modernisation du réseau ferroviaire existant une priorité.

La Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Philippe Duron tendant à rénover sensiblement le réseau ferré.

M. Philippe Duron. Afin de rénover le réseau ferré, il faut prioriser l'investissement pour les cinq années à venir dans le cadre d'un contrat pluriannuel entre l'État et Réseau Ferré de France et en application des contrats de projets.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement et lui préfère mon amendement précédent.

M. Philippe Duron. Je *retire* mon amendement.

La Commission est saisie de quatre amendements, du rapporteur, de M. Philippe Duron, M. Daniel Paul et M. Antoine Herth pouvant être soumis à une discussion commune et visant à indiquer que c'est l'effort de l'État qui est primordial en matière de régénération du réseau ferroviaire.

M. le Rapporteur. La rédaction du projet pourrait laisser entendre que l'État n'agirait qu'en complément des programmes régionaux en matière de régénération du réseau ferroviaire. Or, mon amendement vise à rappeler que c'est bel et bien l'effort de l'État qui est primordial.

M. Philippe Duron. Mon amendement part du même constat et rappelle trois points fondamentaux : l'État se charge de la régénération du réseau ; l'effort financier doit être doublé ; enfin, les régions bénéficient de réductions sur les péages ferroviaires pour les services dont elles ont la responsabilité.

M. Serge Poignant, président. Je note que cet amendement tombe pour partie sous le couperet de l'article 40 de la Constitution.

M. le Rapporteur. En effet mais, pour le reste, il est assez comparable à celui que je propose.

M. Philippe Duron. Pas exactement, puisque le mien prévoit que les régions peuvent anticiper l'effort de RFF.

M. André Chassaigne. Il importe en effet de bien préciser que les régions n'ont pas la compétence première en matière d'entretien du réseau ferré. En outre, ce sont souvent les régions les plus pauvres qui devront procéder à de tels financements.

M. François Brottes. Je salue la volonté de clarification de M. le rapporteur, même si je doute que son amendement soit lui aussi compatible avec l'article 40 de la Constitution en raison de la phrase concernant « les moyens dévolus à l'État ». En outre, ne serait-il pas possible d'ajouter à la fin de la phrase « les régions pourront contribuer à cet effort pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire », « et bénéficieront en contrepartie de réductions sur les péages ferroviaires pour les services dont elles ont la responsabilité » ?

M. le Rapporteur. Non, car cela entraînerait une perte de recettes pour l'État. J'ajoute que la phrase relative aux « moyens dévolus à l'État » figure dans le texte du Gouvernement. Enfin, j'ai déjà eu l'occasion de dire que priorité devait être accordée au réseau existant.

M. Philippe Duron. Je suis d'accord avec votre dernière proposition, mais un vrai problème de financement se pose, alors que mon amendement permet d'anticiper les investissements de l'État.

M. Daniel Fasquelle. En matière de régénération du réseau, il me semble opportun d'insister sur l'électrification des lignes. Par ailleurs, l'État doit s'efforcer de maintenir des lignes interrégionales, au lieu d'en abandonner parfois la gestion aux seules régions.

M. François Brottes. Je propose un sous-amendement à l'amendement de M. le rapporteur, visant à préciser que les régions « pourront bénéficier, en stricte contrepartie, de réductions sur les péages ferroviaires pour les services dont elles ont la responsabilité... »

M. le Rapporteur. En l'état, je suis défavorable à cette précision ; je suggère d'attendre la procédure prévue par l'article 88 du règlement.

La Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur, les autres amendements en discussion n'ayant plus d'objet.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur tendant à assurer l'amélioration de la gestion et de la qualité du service de fret.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur, tendant à faire du transport combiné une alternative aux transports routiers sur longue distance, aux côtés des autoroutes ferroviaires.

M. Jean Dionis du Séjour. Les autoroutes ferroviaires peuvent susciter quelques réserves.

M. le Rapporteur. Un amendement que je présenterai dans quelques instants demande précisément un audit de ces autoroutes ferroviaires.

M. Martial Saddier. Ces dernières doivent aussi être envisagées en tenant compte des obstacles naturels et sur de courtes distances.

La Commission *adopte* cet amendement.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, deux amendements, le premier de M. Daniel Paul, le second de M. Yves Cochet tendant à fixer pour objectif au développement des liaisons fluviales « le transfert de 2 millions de camions d'ici 2020, soit 50 % du trafic, et à terme l'intégralité ».

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à compléter le terme de « plateformes » par celui de « multimodales ».

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à préciser que les plateformes de fret devant faire l'objet d'un financement de 50 millions d'euros sont les plateformes de fret à grande vitesse.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement, qui restreint au fret à grande vitesse le financement prévu.

M. Yanick Paternotte. Je *retire* donc mon amendement, mais il serait important de donner un signal visible en faveur du fret à grande vitesse.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur tendant à réaliser un audit indépendant sur le fonctionnement et les résultats des autoroutes ferroviaires.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Daniel Paul tendant à préciser que la SNCF ne se retire pas du trafic des wagons isolés.

La Commission est saisie de trois amendements de M. Yanick Paternotte, pouvant être soumis à une discussion commune, tendant respectivement à citer explicitement l'exemple du projet CAREX, à prévoir le financement public des plateformes multimodales CAREX ainsi qu'un cofinancement public pour la création des plateformes de fret à grande vitesse.

M. Yanick Paternotte. Des projets innovants tels que le projet CAREX sont cohérents avec le développement d'alternatives aux vols de nuit et au fret routier.

M. le Rapporteur. Citer explicitement CAREX revient en quelque sorte à citer le nom d'une marque dans la loi. Je suis donc défavorable au premier de ces amendements. Je serais prêt à accepter en revanche un amendement tendant à insérer plutôt les mots : « notamment en correspondance avec le mode aérien », que vous pourriez proposer dans le cadre de l'article 88.

M. Yanick Paternotte. Je *retire* donc cet amendement.

M. Serge Poignant, président. En application de l'article 40 de la Constitution, les deux autres amendements ne sont pas recevables.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur tendant à supprimer la redevance que doit acquitter le transport de fret à Réseau ferré de France pour l'utilisation de l'énergie électrique.

M. le Rapporteur. La rédaction d'un amendement de M. Daniel Paul que nous allons examiner dans quelques instants me semble, à la réflexion, mieux adaptée aux fins que poursuit mon propre amendement, que je *retire* donc.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Daniel Paul tendant à supprimer la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction versée à RFF.

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de précision de M. Yanick Paternotte.

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Daniel Paul tendant à prévoir le versement par l'opérateur d'un supplément de péage pour le recours à une traction non électrique sur une ligne électrifiée.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Daniel Paul tendant à conditionner l'octroi et le maintien de la licence ferroviaire et du certificat de sécurité des opérateurs ferroviaires à l'engagement de l'usage de la traction électrique lorsque l'équipement de l'infrastructure le permet.

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de précision rédactionnelle de Mme Françoise Branget.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur tendant à rappeler que la desserte multimodale des ports maritimes est indispensable à leur compétitivité.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. Bernard Reynès tendant à mettre en œuvre dès 2009 une concertation sur le devenir des grandes concessions d'exploitation des fleuves, en particulier celle du Rhône.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à instaurer une contribution de l'État au financement du développement des capacités portuaires et des dessertes terrestres des ports.

M. Serge Poignant, président. En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à la mise à niveau de la ligne Paris-Rouen-Le Havre et au contournement ferroviaire nord de la région parisienne.

M. Serge Poignant, président. En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à inscrire dans la loi un plan d'« investissement dans les liaisons fluviales ».

M. Serge Poignant, président. En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul tendant à encourager par des dotations budgétaires de l'État d'un montant de 80 millions d'euros la création de lignes d'autoroutes de la mer.

M. Serge Poignant, président. En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à supprimer les taxes instituées par les ports maritimes sur le transit d'unités fluvio-maritimes et à généraliser les opérations de dédouanement pendant des transports.

M. le Rapporteur. Cet amendement est satisfait par l'amendement relatif à la desserte multimodale des ports, qui vient d'être adopté.

M. Serge Poignant, président. L'amendement de Mme Branget n'a donc plus d'objet.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à instaurer des aides destinées à la modernisation des ports intérieurs, à la compétitivité de la manutention et aux embranchements fluviaux, ainsi que des incitations aux implantations en bord de voie d'eau.

M. le Rapporteur. Je propose que cet amendement soit réécrit lors d'une réunion dans le cadre de l'article 88.

L'amendement de Mme Branget est *retiré*.

La Commission *rejette,* après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. Yves Cochet tendant à supprimer toute référence au canal Seine Nord Europe.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne tendant à engager d'ici à 2010 un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse, comportant notamment les lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges, ainsi que la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest.

La Commission est saisie de six amendements pouvant faire l'objet d'une discussion commune, présentés respectivement par Mme Françoise Branget, M. Antoine Herth, M. le rapporteur, M. Bernard Reynès, M. Daniel Paul et M. Jean-Yves Le Déaut.

M. Michel Raison. L'amendement de Mme Branget tend à la modernisation de tout le réseau fluvial dit « magistral ».

M. le Rapporteur. Il conviendrait que cet amendement fasse l'objet d'une nouvelle rédaction dans le cadre de l'article 88.

L'amendement de Mme Branget est *retiré*.

M. Antoine Herth. Mon amendement tend à privilégier les projets présentant un potentiel élevé de report modal.

M. le Rapporteur. Cet amendement devrait être de nouveau déposé au titre de l'article 88.

M. Antoine Herth. Je *retire* donc mon amendement.

M. le Rapporteur. Mon amendement vise à la poursuite des études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhône et de la Moselle et à l'organisation d'un grand débat public d'ici à 2012. L'amendement de M. Reynès tendant à relancer dès 2009 la concertation sur les bassins Rhône et Saône serait satisfait par l'adoption de mon propre amendement.

M. André Chassaigne. L'amendement de M. Paul tend notamment à accélérer les études concernant les liaisons Seine-Est et Seine-Nord.

M. Serge Poignant, président. Cet amendement serait satisfait par l'adoption de l'amendement de M. le rapporteur.

La Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur. Les amendements de M. Reynès, de M. Chassaigne et de M. Le Déaut n'ont plus d'objet.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à la modernisation du réseau navigable à grand gabarit.

M. Serge Poignant, président. En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de Mme Françoise Branget tendant à adapter le tirant d'air sous les ponts à la circulation fluviale de tous les bateaux ainsi qu'un amendement du même auteur concernant plusieurs projets fluviaux.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à poursuivre le maillage du réseau fluvial à grand gabarit.

M. Serge Poignant, président. En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à assurer un financement de l'État à Voies navigables de France.

M. Serge Poignant, président. En application de l'article 40 de la Constitution, cet amendement est irrecevable.

Un amendement de M. Yves Cochet prévoyant un plan d'investissement dans les liaisons fluviales est irrecevable.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur visant à donner à Voies navigables de France la pleine propriété du domaine public fluvial attaché au réseau magistral.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet prévoyant l'affichage des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport.

La Commission *rejette* trois amendements de M. Yves Cochet, tendant à brider les moteurs des véhicules, à prévoir la mise en place de mesures touchant les véhicules légers et à moduler les tarifs des péages autoroutiers.

La Commission est saisie de plusieurs amendements pouvant être soumis à une discussion commune et tendant à notamment à préciser les modalités de mise en œuvre de la taxe kilométrique. Ces amendements sont respectivement présentés par M. Jean Dionis du Séjour, M. Daniel Paul, M. Yanick Paternotte, M. Jérôme Bignon, M. Yanick Paternotte, M. Daniel Paul, M. Yanick Paternotte, Mme Françoise Branget et M. Yves Cochet.

M. Jean Dionis du Séjour. L'objectif de diminuer les impacts environnementaux du transport de marchandises relève plutôt de la taxe carbone que d'une taxe kilométrique. Mais celle-ci a ses avantages, dont celui de s'appliquer également aux camions traversant notre territoire. En tout état de cause, son produit devra avant tout bénéficier à l'AFITF.

M. André Chassaigne. Notre amendement tend à ce que le produit de cette taxe finance prioritairement les alternatives à la route.

M. Yanick Paternotte. Un de mes amendements tend également à faire de l'AFITF le bénéficiaire de la taxe kilométrique. Un autre prévoit que cette taxe devra financer non seulement de nouvelles infrastructures, mais aussi la remise à niveau d'infrastructures anciennes ayant un fort impact sur l'environnement des riverains. Des centres-villes peuvent ainsi être traversés par des flots de poids lourds parce que l'État a négligé de boucler certains projets. Avant de créer de nouvelles infrastructures, il faut réparer les erreurs du passé.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à tous ces amendements, notamment parce que je présenterai un amendement tendant à affecter à l'AFITF une partie du produit de la taxe kilométrique. L'amendement de M. Dionis du Séjour est trop détaillé ; en outre, certaines des dispositions qu'il prévoit font actuellement l'objet d'une concertation. Celui de M. Daniel Paul est trop restrictif. Enfin, ceux de M. Paternotte sont satisfaits par un amendement que nous avons adopté précédemment et qui donne la priorité aux infrastructures existantes.

M. Yanick Paternotte. Cette taxe sur les poids lourds doit contribuer à réparer les dommages environnementaux causés par les infrastructures existantes. Aujourd'hui, l'administration de l'équipement refuse de tenir compte de ces impacts, et renvoie aux collectivités locales la responsabilité de les gérer. Il faut donc lancer un signal fort et appliquer le principe pollueur-payeur, d'autant que les poids lourds sont de grands émetteurs de carbone et d'oxydes d'azote.

M. le Rapporteur. L'AFITF est déjà en cessation de paiement. Elle ne pourra jamais financer la réparation des impacts environnementaux en zone urbaine en plus de la construction de nouvelles infrastructures et de l'entretien des anciennes.

M. Yanick Paternotte. L'État n'a plus les moyens de financer les projets environnementaux. Les collectivités locales sont prêtes à prendre leur part, mais elles ont besoin d'un cofinancement.

M. François Brottes. M. Paternotte soulève une vraie question, mais sa rédaction ne convient pas. Mieux vaudrait développer les missions de l'AFITF afin qu'elle ait la capacité d'agir dans le sens qu'il souhaite.

Par ailleurs, l'amendement que vous proposez, monsieur le rapporteur, pose un problème car il n'est désormais plus possible d'affecter les taxes. Le risque est que la plus grande partie du produit de la taxe kilométrique soit diluée

dans le budget de l'État. Il serait sans doute préférable que l'AFITF la perçoive directement.

M. Philippe Duron. Selon l'amendement du rapporteur, seul le produit de la taxe résultant de la mise en œuvre de celle-ci sur le réseau routier national non concédé sera affecté à l'AFITF. Ainsi, l'argent généré par le passage de poids lourds sur des routes départementales, par exemple, sera reversé au budget de l'État. C'est d'autant plus regrettable que l'Agence finance également d'autres modes de transport que la route.

M. Jean Dionis du Séjour. L'Agence devrait percevoir directement le produit de la taxe, dont l'assiette ne devrait pas être limitée au réseau routier national non concédé.

M. le Rapporteur. Les sources de financement manquent pour élargir les missions de l'AFITF dans le sens voulu par M. Paternotte. Par ailleurs, je ne suis pas sûr que les statuts de l'Agence l'autorisent à percevoir directement la taxe. Nous pourrons toutefois revenir sur ce point lorsque la Commission se réunira dans le cadre de l'article 88. Mais, par précaution, j'ai fait adopter à l'article 2 un amendement qui prévoit que toutes les recettes fiscales ou non fiscales prévues par le Grenelle seraient affectées aux objectifs de la présente loi. Il répond aux préoccupations exprimées.

La Commission *rejette* ces amendements, ainsi qu'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à inclure les autoroutes non concédées dans l'assiette de la taxe kilométrique sur les poids lourds.

La Commission *adopte* ensuite deux amendements de M. le rapporteur, visant respectivement à inciter l'État à mettre en œuvre des mesures d'accompagnement à la suite de la mise en place de la taxe poids lourds et à préciser que le produit de cette taxe issue du réseau national non concédé est affecté à l'AFITF.

Mme Chantal Berthelot *retire* un amendement tendant à exclure les collectivités d'outre-mer du champ d'application de la taxe kilométrique, le rapporteur jugeant que cette disposition spécifique à l'outre-mer trouverait une meilleure place à l'article 49.

La Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne incitant la France à demander une révision de la directive « eurovignette ».

Puis elle *adopte* l'article 10 ainsi *modifié*.

Article additionnel après l'article 10

Transport par câble

La Commission examine un amendement de M. Martial Saddier portant article additionnel disposant que le transport par câble est un transport « vertueux ».

M. Martial Saddier. Avant de se développer dans les stations de sports d'hiver, le transport par câble est né en ville. En le négligeant aujourd'hui au profit du métro et du tramway, la France prend un retard considérable sur d'autres pays. Le coût du transport urbain par câble est pourtant beaucoup moins élevé. C'est en outre le mode de transport le plus sûr au monde et celui qui demande le moins d'énergie. Ce serait donc une faute grave, que de ne pas l'évoquer dans ce projet de loi.

M. François Brottes. J'ajoute que ce mode de transport a l'avantage d'être peu consommateur de foncier et qu'il peut être autonome du point de vue énergétique. Il est donc promis à un grand avenir en milieu urbain.

M. le Rapporteur. Bien que doutant de l'opportunité de créer un article additionnel pour contenir une telle disposition, je suis favorable à l'amendement.

La Commission *adopte* cet amendement à l'unanimité.

Article 11

Transports de voyageurs

Cet article important est relatif aux transports de passagers. Après une indication globale sur les objectifs et les caractéristiques de ce type de transports, il traite des secteurs aérien, puis ferroviaire à grande vitesse.

• Dans son **paragraphe I**, l'article 11 du projet de loi pose les grands principes de la politique des **transports de voyageurs** sous l'angle du développement durable. Il est précisé ainsi très logiquement que cette politique a pour objectif de réduire l'utilisation des énergies fossiles (le pétrole), les émissions de gaz à effet de serre (le CO2) ainsi que les pollutions atmosphériques (les particules) et les autres nuisances (les nuisances acoustiques) par l'organisation d'un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires dans leur domaine de pertinence.

Le développement de l'usage des transports en commun de personnes doit de même devenir prioritaire dans les zones urbaines ; en toute hypothèse, la priorité sera donnée aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires. L'orientation du projet de loi vers le mode ferroviaire s'explique par la prise en compte de ses atouts, principalement en matière environnementale : faible consommation d'énergie,

émissions polluantes réduites, faible utilisation de l'espace. La faveur dont bénéficie le ferroviaire dans le projet de loi se fonde sur la constatation qu'il recourt largement à l'électricité d'origine nucléaire et que son bilan en termes de pollution est dès lors meilleur.

Une étude menée par l'ADEME a révélé le fait que, pour la liaison entre Paris et Marseille, le TGV constitue le mode le plus adapté : sur ce trajet, l'utilisateur d'avion émet 97 kilogrammes de dioxyde de carbone, l'utilisateur de voiture 89 kilogrammes et celui du TGV 2 kilogrammes.

De la même façon pourtant que la route et le camion ne doivent pas « être condamnés » en matière de transport de marchandises, la voiture particulière ne doit pas faire l'objet d'un rejet facile s'agissant du transport de passagers, notamment en milieu urbain.

L'automobile est certes source de congestion des réseaux (ralentissements, embouteillages) ; son bilan énergétique, environnemental et en termes d'accidentologie est certes négatif, malgré les progrès considérables réalisés au cours des dernières années (les fabricants automobiles ont réduit leurs émissions de CO2 de 5 à 15 % entre 1997 et 2005 et la politique de sécurité routière a permis de diviser par 2 le nombre de morts sur la route). Mais, la voiture individuelle garde toute son importance et son intérêt : elle reste perçue par les Français comme un instrument de liberté ; elle permet le transport « de porte-à-porte » ; elle apparaît même comme l'unique moyen de répondre au besoin de mobilité pour certaines populations non ou mal desservies par les transports en commun, les habitants des zones périurbaines ou rurales, par exemple. Il est sans doute regrettable que le projet de loi ne mentionne pas ce rôle positif que peut jouer l'automobile. Comme il ne mentionne pas, alors qu'il préconise le développement des transports en commun, les transports par autocars à moyenne distance, qui jouent un rôle très utile pour les déplacements touristiques en groupe.

Le ferroviaire doit donc être fortement valorisé pour le transport de passagers ; le développement des liaisons à grande vitesse, qui mettra la plupart des capitales régionales au plus à trois heures de Paris dans quelques années montre bien les grandes potentialités de ce mode de transport ; mais ne sacrifions pas l'automobile ou l'avion : l'un est le mode de transport parfois difficilement remplaçable de la proximité, l'autre celui d'un monde globalisé. Pensons plutôt à les rendre plus « verts », en phase avec la logique de développement durable.

• **Le paragraphe II** de l'article 11 traite donc du **transport aérien**.

Celui-ci ne contribue certes que très faiblement, à hauteur de 4 %, au réchauffement climatique dû aux activités humaines. Mais il est aussi le secteur dont les émissions de dioxyde de carbone ont crû le plus rapidement au cours des dernières années (plus de 80 % depuis 1990). Et le doublement prévisible du trafic aérien mondial d'ici à 2020 devrait se traduire par un accroissement correspondant des émissions de gaz à effet de serre.

Le transport par les airs est, en toute hypothèse, beaucoup plus source de pollutions que le transport ferroviaire, la quantité de dioxyde de carbone émise par un avion sur un trajet entre Marseille et Paris étant, par exemple, de 187 kilogrammes, au lieu de 10 kilogrammes pour un voyage par le train.

En matière environnementale, le transport aérien présente d'ailleurs deux autres singularités : à la différence de la situation qui prévaut pour les voitures particulières où cela peut être envisagé à terme, il ne semble pas qu'existe en aéronautique civile de carburant de substitution au kérosène ; l'effort de limitation de la consommation énergétique et de réduction des émissions de gaz polluants ne peut reposer dès lors, que sur une meilleure gestion du trafic, par le biais notamment des technologies dites du « transport intelligent ».

À la différence ensuite des secteurs routier et ferroviaire, qui ont réalisé de grands progrès sur ce plan, le transport aérien reste source de nuisances sonores importantes susceptibles d'affecter gravement les populations riveraines des grandes plates-formes aéroportuaires.

Les orientations retenues par le projet de loi pour le secteur aérien tiennent compte de ces diverses particularités : elles prévoient une diminution importante de la pollution de l'air et des nuisances acoustiques générées par le transport par avion ; elles prévoient aussi que le ferroviaire doit constituer de plus en plus une alternative à l'aérien.

L'idée qui prévaut désormais est que le transport aérien doit être limité à son domaine de pertinence, celui des transports continentaux et intercontinentaux et qu'il faut lui substituer des modes de transport plus « doux » pour les autres trajets ; l'idée est aussi, quand celui-ci a été choisi, de rendre le transport par avion plus écologique, plus « vert ».

• Le projet de loi prévoit en premier lieu que l'État veillera à ce que les voyageurs disposent pour leurs déplacements en France et en Europe, mais aussi pour la desserte des plates-formes de correspondances aériennes d'offres ferroviaires plus performantes constituant des alternatives au transport aérien. La connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée.

L'amélioration ainsi prévue de la desserte par les TGV des aéroports doit participer à l'objectif de report modal retenu par le Grenelle de l'environnement, notamment en permettant de meilleures correspondances entre le réseau des TGV et les avions. Une enquête menée en 2005 dans les aéroports Roissy-Charles de Gaulle et Lyon-Saint Exupéry a démontré ainsi que près de 2 millions de passagers prennent chaque année à Roissy-Charles de Gaulle une correspondance TGV et que cette forme d'intermodalité doit être favorisée.

De la même façon, la préparation du débat public sur la ligne à grande vitesse d'interconnexion Sud prévu pour 2010 comportera des options de desserte TGV de Paris-Orly.

Mentionnons également le projet Carex (Cargo Rail Express) de transfert intermodal du fret express aérien sur le réseau à grande vitesse d'interconnexion des aéroports, actuellement en phase d'étude. De premiers objectifs sont retenus pour ce projet pour 2012.

• Le projet de loi pose ensuite deux grands principes concernant les aéroports eux-mêmes, évidemment en phase avec le souci de limiter la consommation énergétique et l'émission de gaz polluants des activités aériennes.

Le premier principe posé concerne ainsi la création de nouvelles infrastructures aéroportuaires qui, comme celle de nouvelles infrastructures routières et autoroutières doit, pour satisfaire aux exigences du développement durable, être désormais limitée. Elle ne pourra donc intervenir qu'en cas de déplacement de trafic motivé par des raisons environnementales.

C'est ainsi que le transfert de l'Aéroport Nantes-Atlantique sur le site de Notre-Dame-des Landes a fait l'objet, au début de 2008, d'une déclaration d'utilité publique. La création du nouvel aéroport doit permettre d'éviter le survol à basse altitude de Nantes, qui était constitutif de nombreuses nuisances pour les populations riveraines. Le nombre de personnes soumises au bruit des aéronefs devrait passer avec la création de Notre-Dame-des Landes de 5 000, comme cela était le cas avec Nantes-Atlantique, à 600.

Le deuxième principe contenu dans l'article 10 du projet de loi est relatif à la desserte même des aéroports : il est précisé que sera encouragée la desserte par les transports collectifs, là encore moins énergivores et moins polluants que la voiture particulière, trop souvent plébiscitée pour rejoindre les aéroports. 80 % des trajets entre la capitale et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle sont ainsi effectués aujourd'hui par la route, 20 % l'étant par le rail.

Plusieurs grands projets de liaison ville-aéroports par les transports collectifs sont ainsi actuellement à l'étude. Il s'agit principalement du projet de liaison ferroviaire Charles de Gaulle-Express (CDG Express), qui doit relier en 20 minutes et pour 20 euros la Gare de l'Est à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle suivant les standards internationaux, la desserte actuelle par la ligne B du RER s'avérant insatisfaisante. La nouvelle liaison rapide a ainsi pour objectif de faire passer la part du rail à 40 %.

De la même façon, a été lancé le projet « Lesly » destiné à relier le centre-ville de Lyon à l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry ; est également envisagé un tram-train entre le centre de Nantes et le futur aéroport de Notre-Dame-des Landes, qui doit constituer un modèle en matière d'environnement.

La desserte des aéroports par les transports collectifs demeure pourtant insuffisante en France, ce qui nécessite encore des efforts de l'État et des collectivités.

• Les dégâts environnementaux engendrés par les activités de transport aérien consistent ensuite principalement en nuisances acoustiques. À la différence des pollutions par la voiture particulière qui concernent l'ensemble du territoire, les nuisances sonores aéroportuaires concernent essentiellement les populations riveraines de plates-formes aéroportuaires. Elles sont sources d'atteintes importantes à la santé de ces populations, nuisant gravement à la qualité de leur sommeil et de leur concentration.

Rappelons que plusieurs outils ont été successivement utilisés au cours des vingt dernières années pour lutter contre les nuisances sonores aéroportuaires :

– la loi n° 85-696 du 11 juillet 1970 dont les dispositions ont été codifiées aux articles L.147-2 à L.147-8 du code de l'urbanisme a prévu l'institution de plans d'exposition au bruit (PEB) déterminant plusieurs zonages où les possibilités de construire sont susceptibles d'être réduites ou interdites ;

– la loi du 12 juillet 1992, allant au-delà de cette démarche préventive, a créé les plans de gênes sonores (PGS) qui définissent des zones dans lesquels les bâtiments publics comme les habitations sont éligibles à des aides financières pour des travaux d'insonorisation.

Ces aides sont financées par les compagnies aériennes par le biais d'une taxe affectée, la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) qui, établie suivant le principe du « pollueur-payeur » peut faire l'objet de modulations suivant l'intensité du bruit émis par les aéronefs et les périodes d'émission.

La permanence des problèmes posés par les nuisances aéroportuaires a conduit le Gouvernement à revaloriser à plusieurs reprises la TNSA (en dernier lieu, à compter de la date du 1er janvier 2008), afin de tenir compte principalement des besoins exprimés sur certains sites aéroportuaires (Toulouse, Orly, Nantes). La taxe fait l'objet, par ailleurs, d'une modulation sur les vols effectués entre 18 et 22 heures, pour prendre en compte la gêne créée par les vols en soirée. Les travaux groupés d'insonorisation des habitations tels que ceux effectués au profit d'un syndic d'immeuble bénéficient enfin d'un taux d'aide préférentielle (95 % au lieu de 80 %). Ces mesures très significatives s'ajoutent à celles qui ont été retenues au cours des dernières années : interdiction des essais-moteurs et des vols de nuit à Orly, élimination des appareils les plus bruyants.

Il est prévu ensuite que l'État assurera la transparence de l'information relative aux nuisances engendrées par le transport aérien. Rappelons que contribuent aujourd'hui à cette transparence et à la diffusion de l'information, les commissions consultatives de l'environnement, qui comprennent des représentants des collectivités territoriales, des professions aéronautiques et des associations de riverains et sont consultées sur toute question d'aménagement ayant des incidences environnementales, l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires (ACNUSA) qui présente un rapport annuel et organise des réunions de concertation avec les élus et les riverains d'aéroports. Les chartes du

développement durable traduisent, quant à elles, les engagements de tous les acteurs intervenant sur les plates-formes aéroportuaires ; 26 de nos aéroports en sont aujourd'hui pourvus.

Enfin, des dispositifs de sanction renforcés doivent permettre de faire respecter la réglementation environnementale par les compagnies aériennes.

C'est encore une fois vers l'ACNUSA, qui dispose déjà de compétences étendues en matière de mesure du bruit et de maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et des activités aéroportuaires que l'on se tournerait. Le pouvoir de sanction de cet organisme qui prononce des amendes administratives pour infraction à la réglementation (le montant maximal des amendes est actuellement de 20 000 euros, le montant total des amendes infligées étant en constante augmentation) devrait être étendu, ses compétences pouvant concerner aussi les nuisances autres que le bruit générées par le transport aérien.

• En matière de navigation aérienne ensuite, deux objectifs environnementaux sont mentionnés : la limitation du bruit au voisinage des aéroports grâce à l'optimisation des procédures d'approche et de décollage ; l'abaissement de la consommation énergétique et de l'émission de dioxyde de carbone par la réduction des distances parcourues par les avions.

S'agissant de la réduction des nuisances acoustiques, deux mesures d'ensemble très significatives sont récemment intervenues pour les grands aéroports d'Ile-de-France :

– la première concerne le relèvement de 300 mètres de l'altitude de tous les avions lors de leur arrivée dans la région parisienne. Cette mesure largement réclamée par les associations de riverains doit permettre une diminution de moitié du bruit au sol. Elle s'applique dès 2008 la nuit au Bourget, puis en 2009 à l'ouest d'Orly, avant d'être étendue à l'ensemble de l'Ile-de-France en 2010 et 2011, ce délai correspondant au temps de la formation des contrôleurs aériens et de la conduite des enquêtes publiques nécessaires ;

– la seconde mesure est relative aux procédures de descente qui devront s'opérer désormais en profil continu et non plus par paliers, plus productrices de nuisances acoustiques. Cette technique est appliquée dès 2008 à l'ouest d'Orly.

S'agissant ensuite de la réduction de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone, il est indiqué que la France contribuera à la mise en place du « ciel unique » européen, d'une part, en soutenant la création d'un bloc d'espace aérien commun avec les États voisins, d'autre part, en participant, pour un montant de 20 millions d'euros, au développement du système européen de navigation aérienne, notamment au programme communautaire de recherche Sesar (Single European Sky Atm Research Program), le programme industriel et technologique du « ciel unique » européen qui introduit une nouvelle génération de systèmes de gestion du trafic et poursuit un objectif de développement durable.

• L'article 11 du projet de loi précise ensuite que l'État intensifiera, en coordination avec les entreprises du secteur aérien, l'effort de recherche en matière d'aéronautique civile. La France a précisément activement contribué à la mise en place du programme européen « Clean Sky », qui a pour objet le développement des technologies indispensables à la préparation des nouvelles générations d'aéronefs. Les efforts de recherche seront très ambitieux, car ils doivent permettre à l'horizon 2020, la réalisation d'objectifs importants : la réduction par passager-kilomètre de 50 % du bruit perçu, de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des avions et enfin de 80 % des émissions d'oxyde d'azote.

• Il est enfin prévu que la France soutiendra l'objectif d'inclusion des émissions du transport aérien dans le système de marchés de quotas d'émission, dans le respect des réglementations et conventions internationales de principe. Un accord entre les instances communautaires est précisément intervenu en juin 2008 sur une proposition de directive qu'avait présentée sur cette question la Commission européenne en décembre 2006.

• **Le paragraphe III** contient des dispositions sur **les transports ferroviaires de voyageurs** et prévoit un doublement du réseau de lignes à grande vitesse (LGV).

Depuis septembre 1981 et la mise en service, suivant les exemples des lignes Tokyo-Osaka en 1964 puis Florence-Rome en 1977, de la première ligne à grande vitesse française entre Paris et Lyon, plus de 1 800 kilomètres de LGV ont été construits en France sous la responsabilité de la SNCF, puis de RFF qui a assuré la maîtrise d'ouvrage de la « dernière née », la LGV Est-européenne. La LGV Atlantique (Paris – Le Mans et Tours) a été mise en service ensuite en 1990, puis ce fut le tour de la LGV Nord (Paris-Lille) en 1993, de l'interconnexion des LGV à l'est de l'Ile-de-France en 1994, puis de la LGV Rhône-Alpes également en 1994, de la LGV Méditerranée en 2001 et, en dernier lieu, du premier tronçon de la LGV Est européenne en 2007.

Le train à grande vitesse (TGV) répond aujourd'hui profondément aux besoins de mobilité des Français ; il incarne incontestablement la modernité de notre pays, notre réseau de TGV étant l'un des plus développés au monde ; il a contribué à stimuler l'économie des régions desservies. Le temps de trajet de Paris à Lyon a été ramené de 4 heures 40 à 2 heures (1 h 50 aujourd'hui), celui de Paris à Strasbourg de plus de 4 heures à 2 heures 20. 1,2 milliard de voyageurs ont été transportés depuis le lancement du TGV en 1981 et la croissance du trafic à grande vitesse est en moyenne annuelle de 7 %. La grande vitesse aura permis au train de prendre des parts de marché à ses deux concurrents, la voiture individuelle et l'avion, contribuant ainsi au développement durable. L'on considère ainsi que le TGV peut rivaliser aujourd'hui avec le transport automobile sur des distances supérieures à 200 kilomètres, compte tenu des temps terminaux d'accès aux gares et, avec le transport aérien, pour des durées n'excédant pas trois ou quatre heures de trajet.

La prise en compte de tous ces éléments comme la nécessité de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre et notre consommation d'énergies fossiles conduisent ainsi le projet de loi à prévoir un programme très ambitieux de nouveau développement du réseau de grande vitesse, offrant de nouvelles alternatives aux transports par les airs ou par la route : 2 000 kilomètres de lignes nouvelles seront lancés ainsi avant 2020 et 2 500 autres kilomètres seront mis à l'étude dans une perspective de long terme.

Le projet de loi indique ainsi que le maillage du territoire par les lignes ferrées à grande vitesse sera poursuivi, mais avec une nouvelle perspective, non plus seulement pour relier les capitales régionales à Paris (suivant un axe nord-sud), mais aussi pour les relier entre elles (sans passer par Paris et souvent sur un axe est-ouest) et assurer la connexion du réseau français au réseau européen, particulièrement développé en Allemagne et, plus encore, en Espagne.

Le projet de loi de programme établit une liste des lignes concernées. Il rappelle que sont actuellement en travaux, d'une part, la ligne Perpignan-Figueras (longue de 44 kilomètres, celle-ci pourra permettre le transport de passagers comme de marchandises ainsi que la connexion des réseaux français et espagnol), d'autre part, de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône, première ligne non radiale par rapport à Paris, devant relier Mulhouse à Lyon en passant par Dijon et bénéficier à plusieurs de nos régions de l'Est.

Sont précisées ensuite plusieurs lignes ferroviaires à grande vitesse correspondant à 2 000 kilomètres et dont la réalisation sera lancée d'ici à 2020, après une concertation à engager au plus tard en 2009 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, concertation qui portera sur plusieurs données essentielles : les priorités, les tracés, les alternatives à la grande vitesse, les clefs de financement et enfin la prise en compte de l'impact sur la biodiversité. Il est indiqué également que l'État contribuera pour 16 milliards d'euros au financement des investissements prévus.

Le programme de lignes à grande vitesse pourra porter, précise le projet de loi sur :

– la ligne Tours-Bordeaux : elle est le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique, dont seul le premier tiers avait été construit et mis en service en 1990 ; elle pourrait être ouverte en 2013 pour la partie Angoulême-Bordeaux, en 2016 pour Tours-Angoulême. D'une longueur de 302 kilomètres, ce tronçon devrait mettre Bordeaux à 2 h 05 de Paris, au lieu de 2 h 55 actuellement ; la répartition prévisionnelle du financement de ce projet entre l'État, les collectivités locales et Réseau Ferré de France reste à préciser ;

– la ligne Bordeaux-Hendaye : elle aussi branche de la ligne Sud-Europe Atlantique, elle poursuit sur 280 kilomètres un objectif de report modal vers le rail pour les marchandises en même temps que d'amélioration des services de

voyageurs dans le Sud aquitain et vers l'Espagne ; elle donne toujours lieu à des études préalables ;

– la ligne Bordeaux-Toulouse de 250 kilomètres, autre tronçon de la ligne Sud Europe atlantique, qui comporte un tronc commun avec la LGV Bordeaux-Espagne précitée et qui donne lieu également à des études préalables ; cette ligne a pour objectif de relier Paris à Toulouse en 3 heures (avec la réalisation de la branche Bordeaux-Tours) ;

– la ligne Est-européenne : d'une longueur de 406 kilomètres, elle doit relier Paris à Strasbourg en 1 heure 50, améliorer significativement la desserte de l'Est de la France et permettre une liaison internationale avec les réseaux luxembourgeois et allemand. La première phase de cette LGV (Paris-Baudrecourt) a été mise en service en juin 2007 ; c'est la seconde phase (Baudrecourt-Vendenheim), soit 103 kilomètres dont traite le projet de loi ; le futur financement ainsi que les acquisitions foncières nécessaires donnent actuellement lieu à discussion entre l'État, Réseau Ferré de France et les collectivités locales ;

– la ligne Bretagne-Pays de Loire : elle constitue pour 182 kilomètres le prolongement, en direction de Rennes et Nantes, de la LGV Paris-Le Mans et vise ainsi à améliorer la desserte de l'ensemble de la Bretagne : la déclaration d'utilité publique de ce projet est intervenue en octobre 2007 ;

– le contournement de Nîmes et de Montpellier : d'une longueur de 80 kilomètres, ce contournement doit permettre de soulager la ligne ferroviaire actuelle, proche de la saturation ; un contrat de partenariat public-privé a été retenu pour la réalisation de ce projet, l'État devant, par ailleurs, apporter 65 % du financement public ;

– la ligne Montpellier-Perpignan, qui doit permettre de relier ces deux villes en 45 minutes (au lieu de 1 heure 30 actuellement), Paris se trouvant, avec le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier et la liaison Perpignan-Figueras à 4 h 30 de Barcelone ;

– la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur : cette ligne de 220 kilomètres permettra d'ouvrir la région PACA vers les autres régions françaises et de réaliser un chaînon essentiel de la future liaison ferroviaire à grande vitesse de l'arc méditerranéen, de Barcelone à Gênes. Les études se poursuivent et ont dégagé plusieurs familles de solutions ;

– la ligne d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France : cette ligne permettra de relier les LGV Atlantique et Sud-Est et améliorera l'ouverture des régions de la façade atlantique au réseau européen ainsi que l'accès à Roissy-Charles de Gaulle et Orly ;

– les branches Ouest et Sud de la ligne Rhin-Rhône (255 kilomètres) : la première doit permettre de relier l'agglomération dijonnaise à la ligne à grande vitesse Paris-Lyon ; la seconde doit relier l'agglomération lyonnaise aux branches Est et Ouest de la ligne Rhin-Rhône.

Outre la réalisation de ces 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse, le projet de loi prévoit donc la définition, dans une perspective de long terme, d'un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres incluant notamment la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest ainsi que des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges.

Ces liaisons concernent ainsi des zones du territoire demeurées longtemps à l'écart du réseau de la grande vitesse ; ainsi en va-t-il, des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges (d'une longueur de 125 kilomètres, celle-ci permettrait une meilleure desserte de la région Limousin et mettrait Limoges à 2 heures de Paris) et d'une liaison transversale Est-Ouest, du type de celle que demandait depuis de nombreuses années l'association Altro, réclamant, alors que le réseau de la grande vitesse s'est constitué sur des radiales autour de Paris, la mise en place d'une ligne reliant l'Atlantique, le Massif Central et la vallée rhodanienne.

Encore faut-il noter que le projet de loi ne donne pas à ce programme supplémentaire portant sur 2 500 nouveaux kilomètres de lignes ferroviaires à grande vitesse le même caractère d'urgence qu'au programme précédemment analysé : il n'est question que d'« *une perspective à long terme* », de « *mise à l'étude* », le montant de la contribution de l'État au financement des investissements n'étant dès lors pas mentionné.

Enfin, il est indiqué que les grandes villes qui resteraient à l'écart de ces programmes ne seront pas oubliées et que leur desserte sera améliorée en termes de vitesse et de confort. Il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péréquation.

Ainsi, le doublement prévu des lignes à grande vitesse pour le transport de voyageurs contribuera utilement au développement durable. Ce grand projet appelle toutefois deux remarques du Rapporteur :

– la première est relative au coût global de ce programme, qui pourrait être voisin de 50 à 60 milliards d'euros. Quelle part en particulier l'État prendra-t-il réellement au financement de ces opérations ? Son intervention sera en effet, essentielle, comme sera essentielle la concertation menée avec les collectivités territoriales sur la définition des futures lignes ;

– la deuxième remarque concerne l'avenir des trafics de la SNCF autres que celui de la grande vitesse laquelle, en 2007, portait sur 46,53 milliards de voyageurs-kilomètres (sur un ensemble de 80,55 milliards de voyageurs-kilomètres). Les « trains grandes lignes » autres qu'à grande vitesse, les « transports express régionaux » (TER), le « Transilien », pour l'Ile-de-France qui représentent respectivement 6,57, 11, 62 et 11,20 milliards de tonnes kilomètres doivent bénéficier eux aussi d'un réel effort public permettant d'offrir aux voyageurs qui les empruntent la fiabilité, la ponctualité, le confort, l'adaptation à

la situation des personnes à mobilité réduite et l'information sur le trafic qui ont pu apparaître parfois comme prévus principalement au bénéfice des seuls voyageurs en TGV.

*
* *

À la demande du rapporteur, M. Jean Dionis du Séjour *retire* un amendement prévoyant que les politiques de transports de voyageurs veillent à limiter la consommation des espaces agricoles et naturels.

La Commission *rejette* un amendement de M. Antoine Herth confiant à la région le soin de coordonner les actions de l'ensemble des autorités organisatrices de transport ainsi qu'un amendement de M. Yves Cochet prévoyant une coordination des parties prenantes à la politique des transports.

Elle *adopte* un amendement de M. Bernard Reynès tendant à étendre aux zones périurbaines la priorité accordée en matière d'infrastructures de transports collectifs de voyageurs.

Après avis défavorable du rapporteur, elle *rejette* successivement deux amendements, l'un de M. Daniel Paul prévoyant l'établissement d'une cartographie des points noirs du réseau ferroviaire, l'autre de M. Yanick Paternotte visant à étendre au fret les dispositions de l'alinéa 3 relatives aux voyageurs.

Elle *rejette*, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. Yves Cochet supprimant une disposition du projet de loi sur la création de nouveaux aéroports.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour prévoyant la desserte d'Orly par le RER.

M. Serge Poignant, président. Cet amendement est irrecevable.

M. Jean Dionis du Séjour. L'enjeu est national. La RATP, en ne desservant pas l'aéroport d'Orly, contribue à augmenter considérablement le trafic des taxis. Il faut traiter le problème.

M. le Rapporteur. De toute façon, l'alinéa 4 de l'article 11 dispose que « la desserte des aéroports par les transports collectifs sera encouragée ».

La Commission est saisie d'un amendement de M. Yanick Paternotte précisant que la lutte doit être menée non seulement contre les nuisances sonores, mais aussi contre la pollution de l'air.

M. le Rapporteur. D'accord sur le principe, mais à l'alinéa suivant.

M. Yanick Paternotte. La maîtrise de l'urbanisme, mentionnée à l'alinéa 5, est aussi un instrument de lutte contre la pollution atmosphérique, citée dans les directives européennes. J'ajoute que ce n'est pas l'État qui finance l'insonorisation. Cela dit, je *retire* mon amendement.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Didier Gonzales, précisant que le financement de l'insonorisation doit incomber aux pollueurs, c'est-à-dire aux compagnies aériennes.

La Commission *rejette* un amendement de M. Didier Gonzales prévoyant que l'État veille au financement des aides à l'insonorisation des habitations.

Un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à faire indemniser les riverains des aéroports par le budget de l'État est irrecevable au titre de l'article 40.

La Commission examine un amendement de M. Yanick Paternotte, tendant à définir dans la loi la notion de couloir et de survol aériens, afin de faire respecter les normes fixées par l'ACNUSA, par le biais de sanctions infligées aux compagnies aériennes. Après un avis défavorable du rapporteur, qui explique que la limite fixée à 10 000 pieds n'est pas réaliste car les avions survolent Paris à 6 500 pieds, la Commission *rejette* cet amendement.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul visant à interdire toute aide aux compagnies à bas coûts.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à réduire les nuisances au voisinage des aéroports.

La Commission examine un amendement de M. Yanick Paternotte visant à circonscrire l'objectif à la lutte contre le bruit.

M. Yanick Paternotte. Le but est d'éviter que les pilotes ne prennent des raccourcis uniquement pour toucher des primes d'économie de kérosène.

M. le Rapporteur. Avis défavorable car les pilotes ne se comportent pas ainsi.

M. Yanick Paternotte. Vous devriez demander à des représentants du syndicat des pilotes, et vous verrez que ce qu'on vous dit est faux.

La Commission *rejette* cet amendement.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Yanick Paternotte visant à ne pas faire de la réduction de la distance parcourue un critère absolu de performance.

Un amendement de M. Jean Dionis du Séjour visant à encourager la modernisation des flottes est irrecevable au titre de 40 de la Constitution.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à réduire le temps d'attente et de roulage des avions dans les aéroports.

M. Yanick Paternotte accepte de *retirer* un amendement destiné à limiter les temps d'attente et de roulage des avions, à la demande du rapporteur qui fait remarquer qu'il est satisfait.

Un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à accroître les engagements financiers de l'État est irrecevable.

Après avis défavorable du rapporteur, qui souligne que la France entend privilégier les échanges de quotas de gaz à effet de serre, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul visant à instaurer une taxe sur le kérosène sur les lignes aériennes ainsi qu'un amendement de M. Yves Cochet ayant le même objet.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Martial Saddier visant à réduire le trafic des poids lourds en zone de montagne.

M. Martial Saddier. La Suisse réglemente la nuit le trafic de poids lourds dans les vallées très encaissées pour limiter la pollution sonore et atmosphérique plaquée par l'air froid au niveau des habitations. Il faudrait pouvoir procéder à des expérimentations de ce type.

M. le Rapporteur. Avis favorable sur le principe, mais il faudra réécrire l'amendement.

Cet amendement est *retiré*.

La Commission est saisie de quatre amendements identiques, de M. Yanick Paternotte, M. Jérôme Bignon, M. Jean Dionis du Séjour et M. Yves Cochet, et tendant à limiter l'impact sur la santé du trafic nocturne des aéroports. À la demande du rapporteur, qui fait remarquer que l'article 36 traite de la lutte contre les nuisances sonores des aéroports, ces amendements sont *retirés*.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet interdisant le trafic nocturne aéroportuaire.

La Commission examine un amendement de M. Antoine Herth en faveur des lignes à grande vitesse. Après avis défavorable du rapporteur, M. Antoine Herth *retire* son amendement.

La Commission est saisie de deux amendements, l'un de M. Jean Dionis du Séjour, l'autre de Mme Laure de la Raudière tendant à ce que le programme de lignes à grande vitesse prenne en compte l'impact sur la biodiversité. Le

rapporteur faisant observer que cet amendement est satisfait par l'article 9, il est *retiré*.

La Commission examine deux amendements pouvant être soumis à une discussion commune, le premier de M. Daniel Fasquelle, le second de M. Jean Dionis du Séjour, tendant à la création d'une ligne à grande vitesse à destination de Londres, *via* Amiens. Le rapporteur exprimant un avis défavorable, mais proposant de prévoir des études plus avant dans le texte du projet de loi, ces amendements sont *retirés*.

Deux amendements de M. Yanick Paternotte, le premier visant à interconnecter les LGV Nord et Atlantique, le second à réaliser le barreau Lille-Lyon par Reims-Vatry, sont irrecevables.

La Commission examine l'amendement de M. Herth visant à faire des lignes pour lesquelles les études sont déjà engagées un objectif prioritaire.

M. le Rapporteur. Cet amendement est satisfait par l'article 9.

M. Antoine Herth. Je le retire.

La Commission est saisie de quatre amendements pouvant être soumis à une discussion commune, les deux premiers étant présentés par M. André Chassaigne et par M. Daniel Fasquelle, les deux autres par M. Jean Dionis du Séjour. Ils visent à préciser le contenu du programme supplémentaire de LGV.

M. Daniel Fasquelle. Mon amendement, ainsi que le second amendement de M. Dionis du Séjour, visent à inclure dans ce programme le projet déjà ancien d'une LGV Paris-Amiens-Londres, dont Dominique Bussereau lui-même a reconnu l'utilité.

M. Jean Dionis du Séjour. Je retire mon second amendement et me rallie à l'amendement de M. Fasquelle.

M. le Rapporteur. Je suis favorable à l'amendement de M. Fasquelle.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Fasquelle et les amendements de M. Chassaigne et de M. Dionis du Séjour n'ont plus d'objet.

La Commission examine un amendement de M. Fasquelle, qui vise à améliorer la desserte des territoires touristiques.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement, la desserte des territoires touristiques n'étant qu'un des objectifs d'une longue liste.

M. Daniel Fasquelle. Je *retire* mon amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Dionis du Séjour tendant à ce que la loi prévoie l'électrification de la ligne Paris-Amiens-Boulogne.

Après un avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* l'amendement de M. Dionis du Séjour.

Elle examine ensuite deux amendements de M. Antoine Herth, tendant à affirmer l'articulation entre transport régional et transport à grande vitesse.

M. le Rapporteur. Je suis favorable au premier amendement et défavorable au second, qui ne relève pas de la compétence du législateur.

La Commission *adopte* le premier amendement et *rejette* le second.

Puis la Commission *adopte* l'article 11 ainsi *modifié*.

Article 12

Transports urbains et périurbains hors Île-de-France

L'article 12 concerne les transports en zone urbaine et périurbaine, essentiels parce que c'est là le cadre de vie de 80 % des Français et que la ville est le terrain d'élection de la voiture particulière, qui est le mode de transport le plus consommateur d'énergie et le plus producteur de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

L'État, qui a longtemps cessé de subventionner les transports urbains, la Communauté européenne qui appliquait dans ce domaine le principe de subsidiarité, redécouvrent aujourd'hui toute l'importance de ce secteur.

• **Le paragraphe I** de l'article 12 du projet de loi prévoit que l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacements d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité. Il encouragera également le développement du covoiturage, de l'auto-partage, de la marche et du vélo, ainsi que l'adoption d'une charte des usages de la rue. Les différentes autorités organisatrices de transports urbains se verront reconnaître les compétences nécessaires à la définition d'une politique de mobilité durable.

L'État poursuit l'objectif de ramener les émissions moyennes de dioxyde de carbone par les véhicules particuliers de 176 à 130 grammes de dioxyde de carbone/kilomètre d'ici à 2020, des objectifs similaires devant être atteints pour les véhicules utilitaires et les cyclomoteurs.

Il est précisé également que l'État soutient les innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules, et met en œuvre un programme de recherche en faveur du développement industriel des véhicules propres et économes. L'État devra inciter également les collectivités territoriales, les établissements publics ainsi que les entreprises disposant d'un parc immobilier à usage professionnel important à procéder à des achats groupés de tels véhicules.

Enfin, l'État devra mettre en place, en lien avec les professionnels de l'automobile et les associations d'usagers de la route, un programme national d'incitation à la conduite respectueuse de l'environnement.

Il est donc prévu que l'État encouragera un nouvel aménagement des activités dans le cadre des plans de déplacements urbains (PDU) ; mis en place par la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 (la « LOTI ») pour rationaliser l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement, ceux-ci sont devenus un outil de lutte contre la pollution atmosphérique avec la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, la loi « solidarité et renouvellement urbain » du 13 décembre 2000 ayant eu ensuite pour objet de les articuler avec les documents d'urbanisme.

Les plans de déplacements urbains qui sont donc un outil très utile à la politique de développement durable visent à assurer un équilibre entre les besoins de mobilité et de facilité d'accès et la protection de l'environnement et de la santé ; ils cherchent évidemment en particulier à modérer l'usage de la voiture particulière en milieu urbain.

Il est très positif que le projet de loi prévoie que l'État encouragera, dans ce cadre, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'écoles, d'administrations ou de zones d'activité.

Le projet de loi mentionne ensuite le développement en milieu urbain de modes de transport doux, disposant d'un bon bilan énergétique et environnemental. Tel est évidemment le cas de la marche à pied et du vélo : le vélo en libre-service est présent aujourd'hui dans de nombreuses villes : La Rochelle (où cette pratique est ancienne), Aix, Amiens, Besançon, Dijon, Lyon (avec le Velo'v), Mulhouse, Paris (avec le Veli'b), Rennes, Strasbourg (où les pistes cyclables sont les plus longues), Toulouse et, dans un avenir proche, Le Mans et Valenciennes. Rappelons que se développe en milieu urbain, à côté du vélo traditionnel, le vélo électrique qui réclame deux fois moins d'efforts et dispose souvent d'une autonomie de 25 à 70 kilomètres.

Sont mentionnés également le covoiturage et l'auto-partage. Dans le premier, plusieurs personnes utilisent la même automobile pour faire un trajet donné, ce qui présente de multiples avantages économiques (le partage des frais de voiture, d'essence, de péages, de parkings), environnementaux (la réduction du trafic et de la pollution) et enfin sociaux (l'entraide et la convivialité.) Cette formule, qui s'est beaucoup développée avec Internet est présente depuis longtemps en Allemagne, en Belgique, au Canada ; elle recouvre une pratique très ancienne, particulièrement utile, lorsque l'on observe que, pour huit déplacements sur dix, les conducteurs sont seuls dans leur voiture. La nouveauté réside dans le fait que cette technique du covoiturage est aujourd'hui de plus en plus organisée par les entreprises et les administrations.

L'auto-partage consiste, quant à lui, en la mise en commun d'une flotte de voitures particulières pour la durée des besoins des usagers. Les coûts d'achat, d'entretien des véhicules comme le souci de la recherche de places de stationnement se trouvent ainsi mutualisés au service d'auto-partage. Présent dans plus de 600 villes dans le monde et particulièrement développé en Suisse, en Allemagne, aux Pays-Bas, l'auto-partage est encore embryonnaire en France, existant notamment à Paris, où trois sociétés ont reçu un label de la Ville, à Lille, Marseille et Strasbourg. L'auto-partage apparaît surtout aujourd'hui comme un moyen de résoudre la question du stationnement dans les centres-villes.

Une technique non mentionnée dans le projet de loi de programme est utilisée par certaines grandes villes (Londres, Milan, Oslo notamment) pour limiter la pollution et la congestion automobiles, celle du péage urbain, consistant à rendre payant l'accès des voitures particulières au centre des agglomérations et à inciter les habitants des banlieues qui s'y rendent à utiliser des parkings-relais dans la périphérie puis à emprunter les transports collectifs urbains.

Cette formule obéit souvent à de règles originales de financement, les recettes provenant du péage étant généralement affectées au financement du réseau de transports en commun de l'agglomération et permettant d'y développer une offre alternative de déplacement.

L'article 12 du projet de loi prévoit également que l'État incitera, en lien avec les professionnels de l'automobile et les associations d'usagers de la route à une conduite respectueuse de l'environnement.

Le Rapporteur souligne l'intérêt de cette disposition, qui rappelle que les comportements écologiquement responsables sont essentiels. Les aménagements de la fiscalité environnementale, les plans de promotion de la « voiture propre » ne seront pas suffisants, s'ils ne sont pas complétés par une révolution des mentalités, des pratiques automobiles ; le recours à la voiture particulière doit rester un dernier recours, (le métro roule par exemple dans Paris en moyenne 10 km/h plus vite) et les techniques de conduite doivent évoluer (rétrograder au lieu de freiner, éviter les accélérations brutales, alléger les véhicules rendus plus lourds depuis quelques années par le développement des équipements de confort et de sécurité…)

L'article 12 du projet de loi aborde également la question des véhicules propres et économes que les programmes de recherche doivent encourager.

Rappelons que, notamment dans le cadre du programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT), de nombreuses réflexions ont été menées sur les nouvelles motorisations et les nouveaux carburants. Il ressort des analyses conduites, que des perspectives existent pour les moteurs à hydrogène (mais pas avant vingt ans), hybrides ou électriques (les technologies existent, mais le coût de ces véhicules reste actuellement prohibitif). L'utilisation des biocarburants de première ou de deuxième génération est en revanche plus prometteuse, pour notre pays grande puissance agricole. En toute hypothèse, des efforts très importants sont indispensables en matière de recherche sur ce plan.

Rappelons également qu'a été mis en place à la fin de 2007 un système de bonus-malus écologique pour l'achat de voitures particulières neuves. Le dispositif de malus résulte de l'application de l'article 63 de la loi de finances rectificative n° 2007-1824 pour 2007, celui du bonus du décret du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres.

Ce dispositif qui a d'ores et déjà « dopé » l'activité du secteur automobile devrait faire l'objet d'une annualisation ainsi que d'une application à d'autres secteurs économiques.

• **Le paragraphe II** de l'article 12 est relatif aux **transports collectifs en site propre**, que le projet de loi entend développer de manière significative, afin de satisfaire pour le milieu urbain et périurbain aux exigences du développement durable.

L'article 12 qui ne s'applique pas à l'Ile-de-France traité à l'article 13 indique que les collectivités territoriales ont souhaité développer les transports collectifs en site propre pour les porter à 1 800 kilomètres et contribuer avec l'État au désenclavement des quartiers sensibles. Le coût de l'accélération de ce programme est estimé, indique le projet de loi, par les collectivités concernées à 18 milliards d'euros d'investissements.

Les concours de l'État d'ici à 2020 atteindront 2,5 milliards d'euros ; ils seront accordés au terme d'appels à projets obéissant à des critères de qualité, les investissements étant destinés en priorité au désenclavement des quartiers sensibles et à l'extension de réseaux existants. L'aide de l'État pourra consister également en prêts bonifiés.

Il est prévu également que les projets portés par les autorités organisatrices de transport devront s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer des enjeux environnementaux locaux et globaux sur la qualité de l'air, la biodiversité, le cadre de vie et le paysage et enfin sur la limitation de l'étalement urbain. Ils devront comprendre aussi des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain ainsi que de développement économique.

Actuellement, en dehors de l'Ile-de-France, 130 kilomètres de lignes de métro desservent les agglomérations de Lille, Lyon, Marseille, Rennes et Toulouse. 400 kilomètres de lignes de tramway sont, par ailleurs, en service dans 18 villes : Bordeaux, Caen, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lille, Lyon, Le Mans, Marseille, Montpellier, Mulhouse, Nancy, Nantes, Nice (« le dernier né »), Orléans, Rouen, Strasbourg (le plus long réseau), Saint-Étienne (le plus ancien), Valenciennes.

Ce dernier mode de transport qui avait disparu de nos villes dans les années trente connaît ainsi depuis la fin des années quatre-vingt-dix un réel succès, en raison de sa contribution aux exigences du développement durable et parce que ce mode de transport intègre aujourd'hui les demandes des usagers en matière de transports collectifs : augmentation des amplitudes horaires,

information des voyageurs, fréquence des passages, sécurité et confort, accroissement des capacités d'accueil.

Aussi, le Grenelle de l'environnement a-t-il retenu en octobre 2007 l'objet d'un accroissement de 1 500 kilomètres du réseau de transports collectifs en site propre en 15 ans, l'État apportant une aide à hauteur de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020 aux projets nouveaux d'un montant estimé à 18 milliards d'euros, dès lors que lesdits projets sont destinés en priorité au désenclavement des quartiers sensibles et à l'extension des réseaux existants.

Après avoir longtemps cessé de soutenir financièrement les transports urbains et périurbains, l'État a repris sa politique de subventionnement en 2006 par une dotation de 220 millions d'euros au bénéfice de plusieurs projets. En 2007, le financement des infrastructures de transports collectifs a été prévu dans les contrats de projet Etat-régions et l'État s'est engagé dans sept régions pour 103 millions d'euros.

Le Grenelle de l'environnement et ce projet de loi qui en concrétise les orientations prévoient donc une amplification du soutien de l'État privilégiant des critères d'utilité sociale, puisque le soutien prévu concernera par priorité les investissements visant des quartiers relevant de la politique de la ville.

Plusieurs projets sont déjà connus et concernent 305 kilomètres de lignes nouvelles de tramway (prolongement de lignes existantes à Bordeaux, Grenoble ou Valenciennes, création d'un tram à Angers, à Lens ou à Toulon).

*
* *

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul, tendant à supprimer l'alinéa 1 de l'article 12.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement car il modifie l'équilibre du texte.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Daniel Paul.

Puis elle examine un amendement de M. Jean Dionis du Séjour, tendant à ce que la politique durable des transports tienne compte des espaces naturels et agricoles.

M. le Rapporteur. Cet amendement est satisfait par l'article 9.

M. Jean Dionis du Séjour. Je *retire* mon amendement.

La Commission examine deux amendements identiques, présentés respectivement par M. Jérôme Bignon et par M. Jean Dionis du Séjour, tendant à prévoir l'adoption d'un code de la rue.

M. le Rapporteur. Si on se met à réglementer l'usage de la rue, il faudra bientôt passer un permis piéton !

M. Yanick Paternotte. Je *retire* mon amendement.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Dionis du Séjour.

La Commission *adopte* ensuite un amendement du rapporteur tendant à associer les collectivités locales à la définition d'une politique globale de mobilité durable.

Puis la Commission examine un autre amendement du rapporteur tendant à permettre aux collectivités d'instaurer des péages urbains.

M. François Brottes. Il faut préciser que cette faculté des communes ne s'exercera que sur leur propre territoire.

M. Martial Saddier. Un EPCI détenant une compétence en matière de routes pourrait en effet imposer à la ville-centre l'instauration d'un péage contre sa volonté.

M. le Rapporteur. Je *retire* mon amendement en vue d'une nouvelle rédaction qui sera présentée à la réunion article 88.

Un amendement de M. Yanick Paternotte, tendant à doter les communes traversées par des autoroutes, de financements spécifiques, est irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution.

M. Dionis du Séjour *retire* son amendement tendant à permettre aux grandes agglomérations la création de péages urbains.

La Commission est saisie de trois amendements, présentés respectivement par M. Jérôme Bignon, M. Jean Dionis du Séjour et M. Daniel Paul, et prévoyant un paiement annuel de l'éco-pastille.

M. le Rapporteur. Cela relève du projet de loi de finances.

M. Yanick Paternotte. L'amendement de M. Jérôme Bignon est retiré.

La Commission *rejette* les amendements de M. Jean Dionis du Séjour et de M. André Paul.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à affecter le produit des éco-pastilles à des projets environnementaux.

Puis la Commission examine deux amendements identiques de M. Jean Dionis du Séjour et de M. Yanick Paternotte, tendant à inscrire dans la loi l'objectif communautaire de réduction des émissions de CO_2.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* les deux amendements identiques.

Puis elle examine un amendement de M. Daniel Paul tendant à favoriser une meilleure organisation des transports collectifs, tout en visant une réduction des coûts.

M. le Rapporteur. Cet amendement est satisfait par l'article 4 de la LOTI.

M. André Chassaigne. Je *retire* l'amendement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet mettant en place une réduction de la vitesse des véhicules.

Deux amendements, l'un de M. Daniel Paul, le second de M. Yves Cochet, prévoyant une subvention de l'État aux transports collectifs en site propre, sont irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution.

La Commission est saisie de quatre amendements pouvant être soumis à une discussion commune et tendant à réaffecter aux quartiers sensibles une partie de l'enveloppe consacrée aux projets environnementaux. Ils sont respectivement présentés par le rapporteur, M. Jean Dionis du Séjour et M. Daniel Paul.

M. Jean Dionis du Séjour. Je *retire* mon amendement pour me rallier à celui du rapporteur.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur, puis *rejette* les deux amendements de M. Daniel Paul.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager, tendant à exonérer les véhicules de compétition et de collection des obligations environnementales.

M. François Brottes. Il n'est pas logique d'exonérer de ces obligations les voitures de compétition utilisées comme des véhicules de tourisme.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Je supprime la référence aux voitures de compétition.

La Commission *adopte* l'amendement ainsi rectifié de Mme Fabienne Labrette-Ménager.

La Commission examine trois amendements identiques, présentés respectivement par M. Jean Dionis du Séjour, M. Daniel Paul et M. Yves Cochet et prévoyant une majoration du versement transport.

M. le Rapporteur. Le ministre a rappelé qu'il convenait d'éviter une augmentation des prélèvements.

M. Jean Dionis du Séjour. Comment prétendre encourager les agglomérations de faire du transport collectif sans « déverrouiller » le versement transport ? Même les entreprises demandent aujourd'hui plus de bus.

M. François Brottes. Cette majoration suppose la présence d'une autorité organisatrice de transport.

M. Martial Saddier. Ces amendements bouleversent le système existant.

La Commission *rejette* les trois amendements identiques.

La Commission *adopte* l'article 12 ainsi *modifié*.

Article 13

Transports en Île-de-France

Cet article est relatif aux transports dans la région Île-de-France, où vit un Français sur cinq et où se trouvent 45 % des kilomètres parcourus par l'ensemble des transports publics français.

L'article 13 du projet de loi prévoit un programme renforcé de transports collectifs urbains ayant pour objet d'accroître la fluidité des déplacements des Franciliens, en particulier de banlieue à banlieue. Un projet de rocade structurante par métro automatique sera ainsi lancé après concertation avec l'autorité organisatrice de transports de la région, qui est le Syndicat des transports d'Ile-de-France, le STIF.

L'article 13 retient également, qu'au nombre des actions prioritaires définies dans le cadre de concertations périodiques entre l'État, la région Ile-de-France et les établissements publics compétents (RATP, SNCF), pourront figurer le prolongement de ligne E du RER, dite « Eole », en direction de Mantes-la-Jolie et de l'axe de la Seine et la Normandie ainsi que la « désaturation » de la ligne 13 du métro parisien.

Les différents projets de développement et de modernisation de grande ampleur des transports publics parisiens mentionnés à cet article figurent déjà dans le contrat de projets État-région 2007-2013. Celui-ci retient, par ailleurs, notamment pour le RER, un programme d'amélioration et de prolongement des lignes existantes qui ont dû supporter un accroissement du trafic avec des infrastructures et un matériel roulant vieillissants ; est également retenue la mise en œuvre de nombreux projets de transports en commun en site propre en banlieue. Mentionnons aussi le financement de plusieurs grands projets structurants (ligne T4 de tramway entre Clichy et Montfermeil, création d'une liaison entre les lignes B et D du RER entre Garges et Gonesse, ligne tram-train entre Massy et Evry, prolongement de la tangentielle Ouest) qui a été annoncé dans le cadre du Plan « Espoir-Banlieues » présenté en février 2008 et qui vise à désenclaver les quartiers sensibles ainsi qu'à faciliter les déplacements des habitants vers les zones d'emploi.

Le projet de rocade structurante par métro automatique qui doit être lancé après concertation avec le STIF a connu plusieurs versions successives au cours des dernières années. Désigné sous le nom d'« Orbital », puis de « Métrophérique » et enfin aujourd'hui, d' « Arc Express », il a pour objet de créer une offre de transports autour de la capitale, donc entre les banlieues, où se font 70 % des déplacements. Cette liaison vient compléter les transports radiaux actuellement existants et doit permettre d'éviter que, pour de trop nombreux déplacements de banlieue à banlieue, un transit par le centre de Paris s'avère inévitable, ce qui contribue à la saturation de certaines lignes du métro parisien. Les projets aujourd'hui présentés prévoient une rocade ferroviaire souterraine, dont le coût global est évalué à 6 milliards d'euros, dont la longueur serait de 60 kilomètres et qui pourrait être située dans une zone de 2 à 8 kilomètres du périphérique. La fréquentation envisagée est d'1 million de voyageurs par jour.

Ce projet devrait améliorer ainsi considérablement la desserte de zones de banlieue par les transports collectifs, conçue depuis longtemps autour de liaisons radiales au départ du centre de Paris. L'Ile-de-France s'inspirerait ainsi des exemples de Madrid, Vienne ou encore Tokyo.

L'article 13 du projet de loi mentionne également le prolongement de la ligne E, ou « Eole », du RER, actuellement limitée à la « Gare Saint Lazare », vers « La Défense », ce qui permettra de répondre à deux grands leitmotiv : l'allégement du tronçon central du RER A dans Paris, depuis longtemps saturé et l'institution d'une connexion ferroviaire avec la région de Mantes-la-Jolie et la vallée de la Seine.

Enfin, le « désengorgement » de la ligne 13 du métro parisien qui dessert Saint Denis au Nord, ainsi que deux grandes gares parisiennes figure depuis longtemps au nombre des préoccupations des responsables de la RATP. L'accroissement aujourd'hui prévu du nombre de rames doit notamment permettre une réduction à 95 secondes de l'intervalle entre deux trains aux heures de pointe. Le renforcement de la sécurité de cette ligne et sa plus grande fluidité demeurent un objectif important pour les transports publics franciliens, objectif retenu aussi pour les lignes A et D du RER, pour lesquelles des plans d'amélioration ont été présentés au printemps 2008.

Rappelons que le réseau de transports publics d'Ile-de-France constitue un ensemble considérable. La RATP regroupe ainsi les réseaux du métro (soit 300 stations et 200 kilomètres de lignes), du tramway (trois lignes, dont la ligne T3, dite « des Maréchaux » ouverte à l'automne 2006), les lignes A (fréquentée par 1 million de personnes par jour) et B du RER (soit 100 kilomètres urbains), ainsi que le réseau « Optile » (Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France) pour la « grande couronne », qui concerne plus de 1 000 lignes et plus de 1 000 des 1 300 communes d'Ile-de-France desservies. La RATP qui assure la moitié du transport public urbain en France enregistre un trafic de près de 10 millions de voyageurs chaque jour.

La SNCF avec le « Transilien » est, elle, le deuxième grand acteur de transport d'Ile-de-France : son réseau, de plus de 1 000 kilomètres, est fréquenté par plus de 2,5 millions de voyageurs par jour.

Ces données chiffrées montrent l'importance des transports collectifs franciliens et l'enjeu décisif que représente leur modernisation en termes de satisfaction des besoins de mobilité de nos concitoyens ainsi que de développement durable.

*
* *

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul, tendant à exclure du champ de la loi le projet de rocade structurante en Île-de-France.

Puis la Commission examine un amendement de M. Yanick Paternotte, tendant à supprimer les interdictions de trafic local en Île-de-France.

M. Yanick Paternotte. Ces interdictions sont une injustice criante puisque le versement transport est maintenu.

M. le Rapporteur. Cela ne relève pas de la compétence du législateur.

M. Martial Saddier. Permettons aux auteurs de cet amendement d'en discuter avec le Gouvernement en première lecture.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Paternotte.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à faciliter les liaisons « domicile-emploi » en Île-de-France.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul tendant à augmenter les ressources du STIF.

La Commission *adopte* l'article 13 ainsi *modifié*.

Article additionnel après l'article 13

Pouvoirs du préfet en matière de protection du patrimoine

La Commission examine deux amendements de M. le président Patrick Ollier pouvant être soumis à une discussion commune, tendant à substituer le préfet de département au préfet de région en matière de protection du patrimoine architectural, urbain ou paysager.

M. le Rapporteur. En cas d'opposition de l'architecte des bâtiments de France à la délivrance d'un permis de construire dans une zone de protection du patrimoine, il reviendra au représentant de l'État dans le département, et non plus à son homologue régional, de trancher.

La Commission *adopte* le premier amendement de M. le président Ollier et le second n'a plus d'objet.

Section 2

Dispositions modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs

Article 14

Objectifs de la politique des transports

Cet article modifie l'article 3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (la « LOTI »), afin d'insérer dans ce texte fondateur les grands principes de la nouvelle politique des transports, chargée, suivant les termes de l'article 9 du projet de loi, de contribuer au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants.

Cette préoccupation n'était évidemment pas absente dans la « LOTI », modifiée en dernier lieu notamment par la loi n° 99-533 du 25 juin 1999. Mais l'article 14 du projet de loi améliore sur certains points la rédaction de ce texte, auquel il apporte des compléments en phase avec les principes posés dans le projet de loi de programme :

– en introduisant évidemment une référence explicite, pour la détermination des objectifs de la politique des transports, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants ;

– en précisant que le développement de la concurrence dans chacun des modes doit se faire sans discrimination, des outils de régulation devant être mis en place sur ce point ;

– en précisant également que la politique globale des transports donne la priorité, pour le transport des voyageurs, au développement de l'usage des transports collectifs et, pour celui des marchandises, au développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire et maritime et plus particulièrement du cabotage, ces dispositions figurant, comme on l'a vu, aux articles 10 et 11 du présent projet de loi ;

– en précisant enfin que la politique des transports prend en compte, dans la programmation des infrastructures, les enjeux de l'aménagement et de la compétitivité des territoires.

Le projet de loi ajoute ainsi explicitement le souci du développement durable à une politique des transports, qui, depuis l'intervention de la « LOTI » insistait sur d'autres données, elles aussi essentielles : le droit des Français aux transports ou la liberté de choix des usagers entre les différents modes de mobilité.

*
* *

M. Dionis du Séjour *retire* un amendement précisant que les transports doivent respecter les espaces agricoles et naturels.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Daniel Paul visant à une politique multimodale des transports.

M. Jean Dionis du Séjour et M. André Chassaigne *retirent* deux amendements tendant à déclarer d'intérêt général certains modes de transport.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul permettant aux autorités organisatrices de transport urbain de définir une politique globale de mobilité durable.

Puis la Commission examine deux amendements identiques, respectivement présentés par M. Daniel Paul et M. Maxime Bono et tendant à préciser les éléments d'une politique des transports durable.

M. le Rapporteur. Ces éléments figurent dans la LOTI.

La Commission *rejette* les deux amendements identiques.

La Commission *adopte* l'article 14 ainsi *modifié*.

Après l'article 14

La Commission examine un amendement de M. Jérôme Bignon portant article additionnel et prévoyant que le schéma national des nouvelles infrastructures de transport tous modes sera réalisé avant la fin de l'année 2009.

M. Yanick Paternotte. Cet amendement reprend l'engagement n° 14 du Grenelle.

M. le Rapporteur. Je suis favorable au principe, mais défavorable à la mention de l'année 2009. Je demande le retrait de l'amendement. Une version

révisée pourrait avoir mon accord lors de la réunion qui sera tenue en application de l'article 88 du Règlement.

M. Yanick Paternotte. L'amendement est *retiré.*

Article 15

Schéma national des infrastructures de transport

A l'instar de l'article 14 du projet de loi, cet article modifie la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, la « LOTI » qui demeure le texte fondateur de la politique globale des transports en France.

L'article 15 du projet de loi modifie l'article 4 de la « LOTI », lui-même modifié en dernier lieu par l'ordonnance n° 2005-654 du 8 juin 2005, et institue un nouveau processus d'élaboration et de suivi du schéma national des infrastructures de transport, tenant évidemment compte des apports de la logique du développement durable au cœur du Grenelle de l'environnement.

L'article 15 prévoit ainsi qu'un schéma national des infrastructures de transport fixera les orientations retenues par l'État pour les réseaux relevant de sa compétence, s'agissant de leur entretien, de leur modernisation, de leur développement et de la réduction des impacts environnementaux. Ce schéma fixera également les orientations applicables aux aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux. Il est précisé que ce schéma national visera à favoriser le report modal par la poursuite de trois objectifs :

– à l'échelle européenne et nationale, par l'effort de construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service, tant pour les voyageurs que pour les marchandises ;

– au niveau régional, par le renforcement de la multipolarité des régions ;

– au niveau local, par l'amélioration des déplacements dans les aires métropolitaines.

Le schéma national aura également pour objet :

– de veiller à la cohérence globale des réseaux de transport, comme d'évaluer leur impact environnemental et économique ;

– de constituer une référence pour l'État et les collectivités locales, leur permettant d'harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en infrastructures de transport.

L'article 15 précise que le schéma national des infrastructures de transport sera révisé périodiquement et que, pour la réalisation des objectifs retenus, l'État et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales pourront passer des contrats pluriannuels définissant des priorités ainsi que les moyens de leur concrétisation.

Le projet de loi dispose ensuite qu'un groupe de suivi des projets d'infrastructures majeurs sera mis en place, de façon expérimentale, jusqu'en 2013, ce groupe de suivi étant composé de représentants de l'État, des collectivités territoriales, des organisations syndicales et patronales ainsi que de représentants de la société civile.

Les modalités d'évaluation de cette expérimentation menée jusqu'en 2013 seront définies par décret en Conseil d'État et un arrêté pris par le ministre chargé des transports déterminera les projets d'infrastructures faisant l'objet de ce suivi ainsi que les modalités de ce suivi.

*
* *

La Commission *adopte* à l'alinéa premier un amendement rédactionnel du rapporteur.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Philippe Duron tendant à réécrire les alinéas 2 à 10.

M. Philippe Duron. L'amendement vise notamment à changer la notion de schéma d'infrastructures en celle de schéma national de mobilité durable, à remplacer les obligations de l'État par celles de la Nation, et à préciser la périodicité de révision du schéma.

M. le Rapporteur. Je n'ai pas de désaccord de fond, mais le texte proposé est trop divers et les éléments qui le composent n'ont pas toujours de référence législative. Mon avis est donc défavorable.

La Commission *rejette* l'amendement.

La Commission examine un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à prévoir notamment que le schéma national des infrastructures de transport sera réalisé avant la fin 2009.

M. le Rapporteur. Avis défavorable, du fait de la mention de l'année 2009. Une version révisée pourrait avoir mon accord lors de la réunion qui sera tenue en application de l'article 88.

La Commission *rejette* l'amendement.

Un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à ajouter à l'objectif de réduction des impacts environnementaux celui de réduction de la consommation des espaces agricoles naturels est *retiré* par son auteur.

Sur l'avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de Mme Françoise Branger ajoutant à l'alinéa 4 la construction d'un réseau fluvial parmi les objectifs européens de construction de réseaux de transport respectueux de l'environnement.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* à l'alinéa 8 un amendement de M. Yanick Paternotte relatif à la lutte contre les nuisances sonores, cet amendement n'ayant pas sa place dans l'article.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur réécrivant l'alinéa 9 pour prévoir qu'un débat sur le schéma d'infrastructures aura lieu au Parlement au moins une fois par législature.

En conséquence, deux amendements, l'un de M. Jean Dionis du Séjour, l'autre de M. Daniel Paul, prévoyant un tel débat tous les trois ans n'ont plus d'objet.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Jérôme Bignon et un amendement de M. Yves Cochet supprimant le caractère expérimental du groupe de suivi des projets d'infrastructures prévu à l'alinéa 11 et attribuant à ce groupe de suivi la responsabilité de préciser les infrastructures de transport concernées.

La Commission *adopte* un amendement de clarification du rapporteur substituant aux « organisations patronales » les « organisations professionnelles concernées ».

La Commission *adopte* un amendement de M. Jean Dionis du Séjour ajoutant les chambres consulaires au groupe de suivi des projets d'infrastructures majeurs.

La Commission examine un amendement de Mme Chantal Berthelot prévoyant la représentation systématique de l'outre-mer dans le groupe de suivi.

Mme Chantal Berthelot. On ne sait pas où est l'outre-mer dans le projet de loi. Il faut qu'il soit présent dans toutes ses dispositions.

M. Serge Letchimy. Le débat a été lancé comme si l'on ne traitait que des infrastructures métropolitaines. Même lorsqu'un schéma ne concerne pas spécifiquement l'outre-mer, il faut que des représentants d'outre-mer soient présents.

M. François Brottes. L'alinéa 2 de l'article 49 semble dissocier France métropolitaine et outre-mer. Je comprends que nos collègues se sentent interpellés par cette situation.

M Daniel Fasquelle. Même s'il est prévu qu'il peut y avoir des projets spécifiques à l'outre-mer, l'ensemble des titres I^er^ à V du projet de loi inclut l'outre-mer. La précision proposée n'est en conséquence pas utile.

M. le Rapporteur. Mon analyse est la même.

L'amendement est *retiré*.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Daniel Paul créant un observatoire des transports chargé d'évaluer ceux-ci au regard du changement climatique.

La Commission *adopte* l'article 15 ainsi *modifié.*

Après l'article 15

La Commission examine un amendement de M. Antoine Herth ayant pour objet de mettre en œuvre dès à présent le dispositif transitoire préparant l'ouverture complète du transport ferroviaire à la concurrence.

L'amendement est *retiré*.

CHAPITRE IV
ÉNERGIE

Avant l'article 16

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet réclamant la définition d'une politique énergétique.

Article 16

Réduction des consommations énergétiques

L'article 16 décline les moyens de parvenir à l'objectif d'amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique, fixé au niveau communautaire et rappelé à l'article 2 du présent projet de loi. Donner ou non un caractère contraignant à cet objectif de 20 % est l'un des enjeux importants des négociations communautaires en cours.

La loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique (loi POPE) impose de réduire de 2 % par an d'ici à 2015 et de 2,5 % d'ici à 2030 l'intensité énergétique finale, c'est-à-dire le rapport entre la consommation d'énergie et la croissance économique.

L'alinéa 1 énumère plusieurs instruments pour atteindre cet objectif :

– l'adaptation des normes de consommation

L'une des principales normes est bien évidemment la réglementation thermique, qui devra être modifiée pour prendre en compte les seuils de consommation d'énergie primaire définis à l'article 5 du projet de loi.

– la mise en œuvre de mécanismes d'incitation, y compris de nature fiscale, en faveur des produits les plus économes en énergie et le retrait des produits, procédés, appareils et véhicules les plus consommateurs

Les études de l'ADEME démontrent que les consommations unitaires des produits blancs (électroménager) restent majoritaires mais sont en nette réduction, tandis que les consommations des produits bruns (audiovisuel) explosent. Les performances énergétiques de ces produits étant très variables, il est possible d'orienter les achats vers les plus économes en énergie, et de transformer en profondeur certains marchés. La question du financement de tels dispositifs se pose toutefois, comme le montre l'expérience du bonus-malus automobile.

– l'extension de l'étiquetage

L'étiquette énergie est obligatoire depuis 1995 pour l'électroménager et pour les ampoules électriques, et depuis le 10 mai 2006 pour les voitures neuves à la vente. L'étiquette-énergie est également devenue obligatoire pour les logements, dans le cadre des diagnostics de performance énergétique obligatoires à l'occasion de toute vente (et de toute location depuis le 1er juillet 2007). En mai 2008, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'État a signé une convention avec les agences immobilières afin qu'elles s'engagent à afficher sur les annonces immobilières la performance énergétique des logements. Afin de renforcer la crédibilité de l'étiquette énergétique aux yeux des acquéreurs et locataires, l'État doit veiller à garantir la certification des diagnostiqueurs.

Une des recommandations issue des travaux du Grenelle est d'étendre cet étiquetage énergétique à tous les appareils de grande consommation (téléviseurs, ordinateurs notamment).

– le renforcement du dispositif de certificats d'économie d'énergie (CEE)

Appelés aussi « certificats blancs », les CEE ont été créés par les articles 14 à 17 de la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique. L'article 51 de la loi n°2006-1537 du 7 décembre 2006 relative au secteur de l'énergie a défini les sanctions notamment en cas de manquement à l'obligation de déclaration des ventes. Dans une économie de marché, les certificats d'économies d'énergie ont pour objet de modifier les comportements des individus tout en limitant les dépenses publiques. Le principe repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée sur une

période donnée aux vendeurs d'énergie ou à tout organisme dont l'action permet la réalisation d'économies d'énergie supérieures à un seuil déterminé.

Un objectif de 54 TWh a été fixé pour la période allant du 1er juillet 2006 au 30 juin 2009. Si les vendeurs d'énergie ne parviennent pas à remplir leurs obligations dans le temps imparti, ils devront s'acquitter d'une pénalité libératoire à verser au Trésor public dont le montant ne pourra excéder 2 c€/kWh.

Liberté leur est laissée quant aux moyens à mettre en œuvre, avec des incitations financières en relation avec des industriels ou des distributeurs : prime pour l'acquisition d'un équipement, aides aux travaux, service de préfinancement, diagnostic gratuit. Des listes d'opérations standardisées ont été rendues publiques pour faciliter le montage d'opérations et le calcul des économies d'énergie attendues

En contrepartie du constat des investissements effectués par les consommateurs grâce à ces actions, les vendeurs d'énergie reçoivent des certificats sur la base de forfaits en kWh calculés par type d'action. Ils ont également la possibilité de réaliser des économies d'énergie dans leurs propres bâtiments et installations, à condition que ces sites ne soient pas déjà soumis à des exigences au titre de la réglementation sur les quotas d'émission de gaz à effet de serre. Ils peuvent cependant choisir d'acheter, si cela s'avère moins coûteux, des certificats d'économies d'énergie auprès d'autres acteurs comme les collectivités publiques et territoriales, les entreprises industrielles ou de services.

Ce dispositif permet de financer des économies d'énergie très diffuses, notamment celles réalisées par les particuliers dans leur habitat, souvent difficiles à provoquer à grande échelle.

Ce marché de certificats doit permettre la réalisation des actions au moindre coût pour les vendeurs d'énergie et donc pour les consommateurs, les premiers ayant tout intérêt à réaliser les actions les moins coûteuses puisque ce sont eux qui les financent.

On compte 262 certificats distribués à 71 titulaires en mai 2008, dont 5 collectivités territoriales, contre 47 au 1er janvier 2008, délivrés dans 19 régions. La diversification des opérations standardisées se poursuit. Le seuil des 15 TWh a été dépassé en mai.

Les économies d'énergie certifiées se répartissent de la façon suivante entre les secteurs :

SECTEUR	% KWH
BATIMENT RESIDENTIEL	**94,4 %**
BATIMENT TERTIAIRE	**2,2 %**
INDUSTRIE	**1,7 %**
RESEAUX	**1 %**
TRANSPORTS	**0,8 %**

Source : MEEDAT.

Dans leur rapport sur la mise en application de la loi POPE, établi au nom de notre Commission, MM. Serge Poignant et Philippe Tourtelier prenaient acte, en janvier 2008, d'un certain nombre de reproches adressés à ce mécanisme. Toutefois, ils considéraient « que la majorité des désagréments résulte moins d'un vice de conception de la loi ou d'une application maladroite que des tâtonnements inévitables dans l'implémentation d'une politique publique d'un type nouveau ». Concluant que « tout laisse à penser que le dispositif doit être poursuivi », ils demandaient que « le gouvernement concilie le dispositif des CEE avec les éventuelles futures évolutions de la réglementation thermique ».

L'article 16 de la loi POPE dispose que l'État publie tous les trois ans un rapport analysant le fonctionnement du dispositif et retraçant l'ensemble des transactions liées aux certificats. Avant de renforcer le dispositif, comme le prévoit l'article 16 du présent projet de loi, il importe de disposer de cette évaluation.

Votre rapporteur vous propose un amendement en ce sens.

L'alinéa 2 prévoit la mise en place de **mécanismes incitatifs** pour favoriser la conception et la fabrication de produits et procédés permettant de réduire les consommations d'énergie.

Une attention particulière sera portée au cas **des PME**. Ainsi, une partie des sommes collectées au moyen du **livret de développement durable** pourra être affectée au financement des projets de PME dans le domaine du développement durable.

Depuis le 1er janvier 2007, le compte pour le développement industriel (codévi) est remplacé par le livret de développement durable (LDD), utilisé notamment pour financer des travaux d'économie d'énergie dans les bâtiments anciens, et mis à la disposition de leurs clients par tous les réseaux bancaires. Le plafond de dépôt est passé à 6 000 euros (contre 4 600 euros précédemment). Le taux demeure à 2,75 %, et les intérêts ne sont pas soumis à l'impôt.

Avec les dépôts collectés, les banques poursuivront le financement du développement des PME. Elles vont également pouvoir octroyer des prêts pour réaliser des travaux d'économie d'énergie dans des logements de plus de deux ans. 2 % de l'encours de la collecte y seront consacrés à partir de 2008, 5 % à partir de 2009, puis 10 %. Fin novembre 2006, l'encours des Codévi s'élevait à 49,8 milliards d'euros selon la Banque de France et 67.6 milliards d'euros en juin 2008.

Les particuliers, les copropriétés et les entrepreneurs individuels (commerçants, artisans…) pourront bénéficier de ces prêts pour financer certains travaux définis par le code général des impôts :

• Acquisition de chaudière à basse température

• Isolation thermique des murs ou des vitres, installation volets isolants…

• Acquisition d'appareils de régulation de chauffage

• Équipements de production d'énergie utilisant une source d'énergie renouvelable (énergie solaire, éolienne, hydraulique ou biomasse)

• Équipements de chauffage ou de production d'eau chaude fonctionnant au bois ou autres biomasses,

• Acquisition de pompes à chaleur

Pour l'octroi du prêt, les banques vérifient le respect de ces critères par une attestation qui sera fournie par l'entreprise chargée de l'installation de ces équipements.

En outre, **des mécanismes de garantie de prêts** seront mis en place pour soutenir les projets de PME en faveur du développement durable.

L'alinéa 3 annonce que la France soutiendra les **projets d'interdiction des ampoules à forte consommation d'énergie** dans le cadre communautaire.

Les lampes à incandescence ont un coût à l'achat faible, mais elles consomment 4 à 5 fois plus d'énergie qu'une ampoule dite « basse consommation » et ont une durée de vie 8 à 15 fois plus faible : leur coût est ainsi 3 à 4 fois plus élevé. L'acquisition d'une lampe « basse consommation » par un ménage lui procure un gain net de 90 euros sur la durée de vie de l'ampoule. Le remplacement des lampes à incandescence par des lampes « basse consommation » permettrait d'économiser 8 térawatts-heure, soit le double de la consommation annuelle d'électricité des Parisiens et de réduire les émissions de CO_2 de près d'un million de tonnes par an. La comparaison est également souvent faite avec la production électrique annuelle d'un réacteur nucléaire EPR, de l'ordre de 11 Twh.

La mise en œuvre de la directive éco-conception, notamment s'agissant de l'éclairage, est l'une des priorités de la présidence française de l'Union européenne.

Les ampoules basse consommation comptent encore pour moins de 15 % des ventes, mais elles sont déjà présentes dans plus de la moitié des foyers, et leur diffusion s'intensifie.

L'alinéa 4 prévoit la mise à **l'étude de la généralisation des bilans des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre**, dits « bilans carbone-énergie ». La simple mesure des consommations et émissions permet souvent leur réduction de près de 20 %.

Si les résultats de l'étude sont concluants, serait ainsi imposé aux personnes morales employant plus de 250 salariés ou agents d'établir ces bilans, avant la fin 2013. Toutefois, cette échéance serait avancée à la fin 2010 pour les

personnes morales relevant de l'article L. 225-102-1 du code de commerce, relatif aux assemblées d'actionnaires des sociétés anonymes.

En outre, des campagnes d'information et des mesures d'incitation seront mises en place à destination des PME et autres personnes morales employant entre 50 et 250 agents pour qu'elles établissent ces mêmes bilans.

*

* *

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet relatif aux réseaux décentralisés pour favoriser le développement des énergies renouvelables.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Jean-Claude Lenoir ajoutant l'utilisation et la production d'énergies renouvelables aux objectifs des mécanismes incitatifs mis en place aux alinéas 1 et 2 pour réduire les consommations énergétiques.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet étendant l'étiquetage énergétique à tous les appareils de grande consommation.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur précisant que le dispositif des certificats d'économie d'énergie doit être évalué avant d'être étendu.

La Commission *adopte* un amendement de M. Jérôme Bignon, *sous-amendé* par le rapporteur, interdisant, à l'alinéa 3, la vente des lampes à incandescence à la fin 2010.

Un amendement similaire de M. Yves Cochet est alors devenu sans objet.

Puis la Commission *rejette* un amendement du même auteur imposant la réalisation d'un bilan des consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre à toutes les personnes morales de plus de 250 salariés d'ici 2013.

Sur l'avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Serge Letchimy tendant à l'établissement d'une règlementation thermique spécifique aux départements d'outre-mer.

La Commission *adopte* l'article 16 ainsi *modifié.*

Article 17

Développement des énergies renouvelables

Cet article vise à préciser l'orientation de la politique énergétique de la France, afin de lui permettre d'atteindre **l'objectif de 20 % d'énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale**. Cet objectif est en cohérence avec les autres dimensions du fameux « triple 20 » rappelé à l'article 2 du présent projet de loi. Ce seuil de 20 % représente un doublement par rapport à

2005. Comme indiqué à **l'alinéa 1**, cela suppose d'augmenter de 20 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep) la production annuelle d'énergie renouvelable d'ici 2020, pour la porter à 37 Mtep.

Les sources d'énergie renouvelables, énumérées à l'article 29 de la loi POPE sont « les énergies éolienne, solaire, géothermique, houlomotrice, marémotrice et hydraulique ainsi que l'énergie issue de la biomasse, du gaz de décharge, du gaz de stations d'épuration d'eaux usées et du biogaz.

La biomasse est la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture, y compris les substances végétales et animales, de la sylviculture et des industries connexes ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et ménagers ».

– Les ENR aujourd'hui en France

– La production d'électricité d'origine renouvelable progresse en 2007 pour la seconde année consécutive : **+ 6,7 % à 66,4 TWh**, contre 62,2 TWh en 2006. Cet accroissement global de 4,2 TWh provient pour moitié de la production hydraulique renouvelable (58,7 TWh en 2007 contre 56,7 TWh en 2006). L'autre moitié concerne la production éolienne (+ 85 % soit près de 1,9 TWh supplémentaire) mais aussi les autres productions électriques d'origine thermique, qui repartent toutes à la hausse en 2007 pour atteindre 3,7 TWh (+ 300 GWh) après une stabilisation en 2006.

En conséquence la part de l'électricité d'origine renouvelable dans la consommation intérieure brute d'électricité (métropole uniquement) remonte à 13 % en 2007 (contre 12,2 % en 2006).

La part de l'**hydraulique** reste prépondérante avec près de 88 % de la production électrique. Tandis que la part de l'**éolien** double à 6 %, celle des déchets urbains renouvelables reste stable à 2,5 % et celle du bois-énergie diminue très légèrement à 2,2 %. Le biogaz et le solaire photovoltaïque assurent la part résiduelle avec 0,8 %.

– La production thermique d'origine renouvelable (y compris les biocarburants) **progresse modérément avec 10,9 Mtep (+ 2,9 %)**. La progression soutenue des productions thermiques des pompes à chaleur et des biocarburants fait plus que compenser la moindre consommation de bois-énergie dans le secteur résidentiel-tertiaire liée à un hiver particulièrement clément.

La production thermique est assurée principalement par le **bois-énergie** (78 % à 8,5 Mtep), mais sa part relative diminue sensiblement au profit des **biocarburants** (11 %) et des **pompes à chaleur** (5 %). La part des déchets urbains renouvelables est stable (3 %) ainsi que la part résiduelle concernant le solaire thermique, la géothermie, le biogaz et les résidus de récoltes (3 %).

La consommation finale d'énergies renouvelables thermiques après corrections climatiques s'élève à 11,9 Mtep, soit une progression de plus de 1 Mtep, à la faveur notamment de la montée en puissance des biocarburants.

La répartition de la consommation finale entre les différents secteurs utilisateurs présente pour la première fois après plusieurs années de relative stabilité une réelle évolution : en effet la part du résidentiel-tertiaire (75,2 %) perd 4 points et celle de l'industrie (11,8 %) recule de un point, au profit des transports (12,6 %) qui devance désormais le secteur de l'industrie. La part de l'agriculture reste marginale.

– Le contexte du Paquet énergie/climat

Ces différentes mesures visent à « transformer l'économie européenne ». M. José Manuel Barroso, président de la Commission européenne, a ainsi estimé que **leur coût s'élèverait à « moins de 0,5 % du PIB de l'Union européenne d'ici 2020** », ce qui correspond « à 3 euros par semaine et par personne ». Une conséquence directe de ces mesures sera la hausse du prix de l'électricité, qui devrait être comprise entre 10 % et 15 % d'ici 2020.

L'objectif de porter la part des énergies renouvelables dans la consommation finale des Européens à **20 % d'ici 2020** se voit désormais décliné sous forme d'objectifs nationaux contraignants. **Aujourd'hui, les énergies renouvelables ne représentent que 8,5 % de la consommation de l'Union européenne**. Pour parvenir à une augmentation de 11,5 points, la Commission fixe des objectifs nationaux selon deux méthodes. Tous les États se voient ainsi imposer une augmentation de 5,75 % des énergies renouvelables, le reste étant modulé en fonction du PIB de chaque État, en vertu du principe de solidarité.

Selon ce procédé, **en France, les énergies renouvelables devront représenter 23 %** de la consommation totale d'ici 2020, effort d'autant plus important que Bruxelles a refusé de considérer l'énergie nucléaire (qui permet à la France d'émettre peu de gaz à effet de serre : 25 % de moins que la moyenne européenne) comme une énergie renouvelable.

Le plan de développement des énergies renouvelables à haute qualité environnementale établi par le comité opérationnel n°10 dans le cadre du Grenelle propose une répartition par usage de l'énergie et par filière de l'objectif de 20 Mtep supplémentaires en 2020, en privilégiant les filières les plus proches de la compétitivité, sans préjudice des investissements nécessaires au développement des filières qui deviendront matures à plus long terme.

Répartition par usage de l'énergie :
– transport : 3.3 Mtep
– électricité : 7.2 Mtep
– chaleur : 10.1 Mtep

Répartition proposée par filière :
– biomasse chaleur : 7.2 Mtep
– éolien : 4.8 Mtep
– biocarburants : 3.3 Mtep
– géothermie et pompes à chaleur : 2 Mtep
– biomasse électricité : 1.2 Mtep
– solaire thermique : 0.9 Mtep
– hydraulique : 0.6 Mtep
– solaire photovoltaïque : 0.9 Mtep
– divers : 0.15 Mtep

L'alinéa 2 organise deux rendez-vous :

– des **objectifs intermédiaires (**dont l'échéance n'est pas précisée) seront **fixés par filière en 2009** ; cette date correspond à la nouvelle programmation pluriannuelle des investissements (PPI), prévue en 2009, et qui devrait être présentée au Parlement fin 2008, avec l'horizon 2020.

S'appuyant notamment sur le bilan prévisionnel de l'équilibre entre l'offre et la demande d'électricité réalisé par RTE, le réseau de transport d'électricité, la PPI a pour objectif principal d'identifier les investissements souhaitables en moyens de production d'électricité au regard de la sécurité d'approvisionnement électrique. Conformément à l'art. 6 de la loi n° 2000-108, le ministre chargé de l'énergie arrête les objectifs de développement des moyens de production d'électricité installés en France (répartition des capacités de production par source d'énergie primaire utilisée, techniques de production mises en œuvre). La PPI actuelle couvre la période 2006-2015.

– un bilan sera réalisé sur cette base en 2012.

Ces objectifs étant fixés par le paragraphe I, le paragraphe II trace les grandes lignes de la politique de soutien au développement des énergies renouvelables.

L'alinéa 3 pose deux objectifs fondamentaux.

D'une part, une accélération de l'effort de recherche est nécessaire pour permettre les ruptures technologiques. La recherche fait l'objet de développements spécifiques à l'article 19.

D'autre part, **le développement des énergies renouvelables ne peut se faire au détriment des autres objectifs du développement durable**, en en particulier des autres objectifs environnementaux. Cette exigence est importante. On pense par exemple aux atteintes aux paysages que peuvent porter certaines éoliennes. Un amendement a d'ailleurs été adopté par la Commission, sur la proposition du Président Patrick Ollier, pour intégrer la protection et la mise en valeur des paysages dans les objectifs de la présente loi. À l'inverse, les autres objectifs environnementaux doivent être également conciliables avec le développement des énergies renouvelables : ainsi de la préservation des rivières et de la protection de certaines espèces animales avec le fonctionnement de barrages hydroélectriques.

Toutefois, le développement durable comprend évidemment les objectifs environnementaux : la précision n'est pas utile.

La planification, l'incitation et la diffusion des innovations jouent un rôle fondamental dans le développement des énergies renouvelables. Aussi devra-t-il y être recouru aux différents échelons territoriaux (**alinéa 4**).

Le Gouvernement envisage ici de confier aux régions le soin de proposer des schémas régionaux des énergies renouvelables, qui définiront, par zones géographiques, les objectifs qualitatifs et quantitatifs de la région en matière de valorisation du potentiel énergétique renouvelable et fatal de son territoire. Compte tenu de la dimension nationale et européenne des réseaux, la cohérence nationale de ces schémas devra être garantie.

Enfin, un soutien sera apporté à la **production de chaleur d'origine renouvelable**, à partir notamment du bois, de la géothermie et d'énergie solaire, par l'injection de biogaz dans les réseaux et par la mobilisation de la ressource forestière **(alinéa 5**). C'est l'une des principales recommandations du Grenelle et du comité opérationnel 10, la biomasse représentant un tiers du potentiel français pour atteindre les objectifs prévus pour 2020. Il s'agit de mettre en place un dispositif de soutien à la chaleur renouvelable comparable à celui qui existe pour la production d'électricité renouvelable.

La consommation finale d'énergies renouvelables thermiques après corrections climatiques s'élève en 2007 à 11,9 Mtep, soit une progression de plus de 1 Mtep, à la faveur notamment de la montée en puissance des biocarburants.

La répartition de la consommation finale entre les différents secteurs utilisateurs présente pour la première fois après plusieurs années de relative stabilité une réelle évolution : en effet la part du résidentiel-tertiaire (75,2 %) perd quatre points et celle de l'industrie (11,8 %) recule de un point, au profit des transports (12,6 %) qui devancent désormais le secteur de l'industrie. La part de l'agriculture reste marginale.

Conformément au consensus constaté au sein du comité ad hoc du Grenelle et à l'annonce faite par le Président de la République le 20 mai 2008, votre rapporteur tient à ce que ce soutien prenne la forme d'un fonds chaleur.

*

* *

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur rappelant la définition précise des énergies renouvelables.

Sur l'avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte,* à l'alinéa 1, un amendement de M. Daniel Paul tendant à ajouter aux objectifs du développement des énergies renouvelables la réduction du recours aux énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre.

Après avoir *rejeté* un amendement de M. Yves Cochet, la Commission *adopte* un amendement du rapporteur portant de 20 % à 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale en 2020.

Puis la Commission examine un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à assurer un équilibre entre les différentes filières d'énergies renouvelables.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. Comment définir un tel équilibre ?

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle est ensuite saisie d'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour visant à assurer l'obligation d'achat pour les unités de production d'énergies renouvelables de faible puissance.

M. Jean Dionis du Séjour. L'obligation d'achat dont ont bénéficié certaines installations microélectiques arrive à son terme. Or EDF conditionne la reconduction de cette obligation à un investissement de 1 000 euros par kilowatt installé, ce qui représente, pour un barrage de 600 kilowatts, 600 000 euros. C'est exorbitant et, en général, cela ne sert à rien car le barrage fonctionne. La stratégie d'EDF est de récupérer les petits barrages.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. Cela relève du cadre réglementaire.

M. Jean Dionis du Séjour. Mais c'est la loi qui définit ce qui relève de l'obligation d'achat. C'est donc la loi qui peut fixer quelles sont les installations qui doivent continuer à en bénéficier.

M. le président Patrick Ollier. Peut-être pourriez-vous interpeller le ministre lors de la discussion de l'article 17 en séance publique, car cela relève en effet du règlement.

M. Martial Saddier. Plusieurs d'entre nous se sont battus, lors de la discussion de la loi sur l'eau, pour le maintien des microcentrales. Le Grenelle a d'ailleurs constaté qu'une application correcte de cette loi aurait permis de bien avancer dans ce domaine. Je ne voudrais pas que des mesures réglementaires viennent une fois de plus contrer les dispositions législatives en matière d'hydroélectricité.

M. Claude Gatignol. L'amendement serait plus clair s'il ne traitait que de l'énergie hydraulique.

M. Jean Dionis du Séjour. En effet. L'hydraulique est le seul moyen de production ancien d'énergie renouvelable et comptera pour beaucoup si l'on veut atteindre l'objectif de 23 %.

M. Jean-Claude Lenoir. L'amendement ne fait que reprendre une disposition déjà en vigueur, à savoir l'obligation d'achat par l'opérateur historique. En revanche, l'argumentaire de M. Dionis du Séjour est du domaine réglementaire. Il est exact que l'on exige au moment du renouvellement de la concession un investissement minimum pour permettre la mise en conformité des installations.

M. François Brottes. Je suis favorable à l'amendement, d'autant qu'il garantit le respect des critères environnementaux et des normes techniques. Qu'entend-on cependant par « unité de production » ? Est-ce le site, ou la société exploitante ?

M. Jean Dionis du Séjour. Aux termes de la loi, c'est le site.

M. le président Patrick Ollier. L'obligation d'achat est déjà dans la loi. Pourriez-vous rechercher une nouvelle rédaction avec MM. Lenoir, Brottes et Saddier ?

M. Jean Dionis du Séjour. Oui. Il faut résoudre ce problème.

L'amendement de M. Jean Dionis du Séjour est *retiré*.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet proposant une définition des sources d'énergie renouvelables.

La Commission est saisie de cinq amendements de M. Jean-Claude Lenoir, tendant à établir différentes mesures incitatives en faveur de la production d'énergies renouvelables.

M. Jean-Claude Lenoir. Ces amendements reprennent les conclusions du comité opérationnel « Énergies renouvelables » du Grenelle de l'environnement.

M. le Rapporteur. L'adaptation du réseau électrique afin d'accueillir les nouvelles capacités de production à partir d'énergies renouvelables est prévue par un de mes amendements. L'amendement relatif aux formations dans les métiers de l'installation d'équipements utilisant les énergies renouvelables est également satisfait.

Par ailleurs, les avis sont très partagés au sein de la Commission à l'égard de la réglementation en vigueur, que beaucoup trouvent déjà trop simple.

Voilà pourquoi j'émets un avis défavorable.

M. Jean-Claude Lenoir. Il serait pourtant intéressant d'afficher nos ambitions dans cet article.

M. Alain Gest. Il me semble prématuré d'inscrire la simplification des procédures administratives dans la loi. Les autres dispositions proposées, auxquelles je souscris, sont satisfaites par d'autres amendements.

M. François Brottes. L'amendement n'a pas grand-chose à voir avec le domaine législatif. S'il faut simplifier les règles, autant le faire dans la loi.

Il serait du reste opportun d'amender la loi d'orientation sur l'énergie, qui négligeait quelque peu les énergies renouvelables.

M. le Rapporteur. Je demande à M. Lenoir de retirer ses amendements au bénéfice du signe fort que constitue l'amendement faisant passer l'objectif en matière d'énergies renouvelables de 20 à 23 %.

La Commission *rejette* trois amendements de M. Yves Cochet prévoyant l'abandon du nucléaire, la reconversion du centre de retraitement de la Hague et l'autorisation par le Parlement de toute exportation de technologie ou signature d'accord de coopération nucléaire civil, ainsi qu'un amendement du même auteur supprimant l'exigence de compatibilité du développement des énergies renouvelables avec les autres objectifs du développement durable.

M. Jean-Claude Lenoir. Je *retire* mes cinq amendements.

M. le président Patrick Ollier. L'amendement de M. Jean-Claude Lenoir visant à établir une dépense publique minimum de recherche et de développement en matière d'énergies renouvelables est irrecevable autre titre de l'article 40 de la Constitution.

La Commission *adopte* un amendement de cohérence du rapporteur.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet relatif à la création d'un fonds de développement de la chaleur renouvelable.

Puis elle examine un amendement de M. Alain Gest, tendant à créer des conférences régionales des énergies renouvelables et un schéma régional des ENR établi par le préfet de région.

M. Alain Gest. Il est urgent de mettre en place la planification prévue par le texte, notamment pour remédier aux désordres que l'on constate actuellement dans l'énergie éolienne. Je propose que l'on mette en place des schémas régionaux sans attendre le texte Grenelle 2 – lequel prévoit, semble-t-il, de telles dispositions – afin d'atteindre l'objectif de 23 % en 2020. Il faut de toute façon agir au plus vite pour sauver l'éolien.

M. le Rapporteur. Cet amendement est en décalage avec celui de M. Daniel Fasquelle, qui tend à faire place à l'ensemble des collectivités mais à limiter le schéma à l'éolien. En outre, il prévoit de placer la « conférence régionale des énergies renouvelables » sous la présidence du président du conseil régional. Est-ce un cadre approprié ?

M. Alain Gest. Le projet qui s'est égaré et dont j'ai eu connaissance donne entière compétence au conseil régional. Ma proposition de conférence régionale constitue donc une amélioration. Mais la présidence peut tout aussi bien être assurée par le préfet. Pour le reste, autant harmoniser au niveau des régions l'ensemble de la production d'énergies renouvelables.

M. le Rapporteur. Nous avons tous eu connaissance de textes qui se sont égarés. Ne vaudrait-il pas mieux revoir avec le ministre la totalité de ce qui concerne l'éolien ?

M. Alain Gest. Pour moi, l'éolien n'est pas seul concerné, même si sa gestion au niveau local tient de la pétaudière, comme en conviennent le syndicat des énergies renouvelables et les fabricants eux-mêmes. Des schémas régionaux permettraient de déterminer le volume de production, la répartition entre les différents modes et éventuellement les sites.

M. François Brottes. Il y a une contradiction avec les lois relatives à l'énergie. Le réseau de transport de l'électricité est national et européen, sans aucune déclinaison régionale. L'État a compétence pour sa gestion. C'est lui qui peut neutraliser ou activer des productions pour le maintenir en équilibre sur l'ensemble du territoire. Dès lors, un schéma régional n'a pas de sens.

M. Alain Gest. Si j'ai fait cette proposition, c'est que je sais qu'elle n'est pas tout à fait contraire aux positions du ministre et que RTE souhaite être associé à la réflexion.

M. le président Patrick Ollier. Ne pourriez-vous revoir la rédaction de votre amendement ?

M. Daniel Fasquelle. L'impact des éoliennes – notamment sur les paysages et l'économie touristique, sur les oiseaux migrateurs et sur la chasse – suscite de vraies inquiétudes. Il faut éviter le mitage en organisant au plan national la répartition des installations entre les régions. Le dispositif des zones de développement éolien, ou ZDE, est inefficace. L'hostilité à l'égard de l'éolien vient de ce que l'on n'est pas capable de maîtriser son développement.

M. le président Patrick Ollier. Voilà cinq ans que j'ai donné l'alerte à ce sujet. J'avais pensé faire œuvre utile en créant les ZDE. Or on arrive à les contourner de façon scandaleuse. Je crains que ce débat qui relève, à mon sens, du Grenelle 2 n'occulte tous les autres aspects de notre discussion sur le présent texte.

La rente financière accordée à ceux qui sont tout à la fois responsables et actionnaires des sociétés exploitant les éoliennes est scandaleuse. Protéger par une obligation d'achat extrêmement onéreuse pour les consommateurs l'installation de ces engins est encore pire puisque les périodes de froid et de chaleur extrêmes correspondent à des conditions anticycloniques où il n'y a pas de vent !

M. Philippe Plisson. Votre plaidoyer est très subjectif. Je croyais bien faire en mettant en place, non sans difficultés, une ZDE dans ma région car j'appliquais une mesure législative dont vous étiez l'auteur. Maintenant, je suis extrêmement troublé…

M. le président Patrick Ollier. Les questions financières ne sont pas subjectives. Les petites communes cherchant des financements se laissent attraper par des installateurs qui envoient des lettres circulaires.

M. Claude Gatignol. Autre inconvénient des aérogénérateurs : la perturbation des ondes électromagnétiques, notamment la télévision et certaines télécommunications. Leur installation à proximité des aéroports et des installations militaires est interdite. Il est prouvé qu'elles rendent impossibles la détection et le suivi radar des avions et des bateaux.

Les médecins s'intéressent aussi aux effets stroboscopiques qui peuvent provoquer des crises d'épilepsie.

Quant aux chiroptères, ils paient un lourd tribut à la présence de ces engins qui ne produisent rien d'autre que des profits substantiels pour un certain nombre de sociétés et pour les communes. Chaque éolienne implantée rapporte annuellement 15 000 euros à la commune et 3 500 euros au propriétaire de la parcelle. Tout cela est facturé au particulier au titre de la « contribution au service public d'électricité » : 800 millions d'euros en 2007 et entre 2,5 et 3 milliards en projection, selon le Conseil économique et social.

Les Allemands ont le plus grand parc du monde. Cela coûte 9,5 milliards d'euros aux contribuables pour seulement 3,9 % de la production globale d'énergie et une disponibilité de 14,8 % selon les chiffres du Bundestag.

M. Philippe Tourtelier. Je ne suis pas d'accord.

M. Alain Gest. Je *retire* mon amendement pour le modifier mais je tiens beaucoup à ce que l'on trouve une solution.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet renforçant le dispositif du tarif d'achat et l'étendant à toutes les énergies renouvelables.

La Commission *adopte* un amendement de M. le rapporteur visant à garantir l'adaptation des réseaux de transport et de distribution d'électricité aux nouvelles capacités issues des énergies renouvelables.

Elle examine ensuite un amendement de M. Alain Gest tendant à instaurer des dispositions relatives au démantèlement des installations éoliennes.

M. Alain Gest. Pour que l'éolien conserve son intérêt, il faut, dès le dépôt de la demande, l'exploitant doit fournir les garanties financières concernant le démantèlement du site.

M. le Rapporteur. L'article L. 553-3 du code de l'environnement auquel votre amendement se réfère traite des OGM…

M. Alain Gest. Je retire donc mon amendement, le temps de vérifier la référence.

La Commission examine un autre amendement de M. Alain Gest tendant à réviser la fiscalité applicable aux éoliennes terrestres pour permettre une meilleure péréquation de la taxe professionnelle grâce à l'écrêtement.

M. Alain Gest. La fiscalité actuelle considère chaque éolienne comme une unité de production, sans péréquation, ce qui incite à l'installation d'une éolienne par village.

M. le Rapporteur. Cet amendement est du domaine du projet de loi de finances.

M. Alain Gest. Mais il permettrait de lancer le débat.

M. le Rapporteur. Nous partons dans des points de détail et la cohérence du texte va en pâtir. Le dispositif sera réglé par le Grenelle 2. Pour l'instant, nous n'avons qu'à poser quelques principes pour éviter des débordements. Reste à travailler dans le cadre de l'article.

M. Alain Gest. Je *retire* mon amendement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet prévoyant la mise en cohérence de la programmation pluriannuelle des investissements réalisés dans les domaines de l'électricité et de la chaleur avec les objectifs européens et les planifications régionales.

La Commission rejette trois amendements, respectivement présentés par M. Jean-Claude Lenoir, M. Jean Dionis du Séjour et le rapporteur.

Le président Patrick Ollier considérant l'article 40 s'y oppose.

La Commission *adopte* un amendement de précision du rapporteur : visant la biomasse et pas simplement le bois dans la production de chaleur.

Deux amendements identiques de Mme Laure de La Raudière et M. Jean Dionis du Séjour sont devenus sans objet.

La Commission est saisie de deux amendements de M. André Chassaigne prévoyant la rédaction de cahiers des charges applicables à l'injection dans les réseaux de gaz traditionnel, et prévoyant pour une obligation d'achat.

M. André Chassaigne. Il est important de mettre le biogaz renouvelable sur le même pied que l'électricité renouvelable.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. Le fonds chaleur répond mieux à votre préoccupation, et il est possible que le Gouvernement en reprenne l'idée en séance.

La Commission *rejette* les amendements de M. Chassaigne ainsi qu'un amendement de M. Yves Cochet relatif au fonds chaleur renouvelable et au tarif de rachat pour l'électricité.

Elle est saisie d'un amendement de M. Poignant concernant la production d'énergie renouvelable à partir d'un réseau de chaleur.

M. Serge Poignant. L'énergie renouvelable est prise en compte dans la performance énergétique d'un bâtiment lorsqu'elle est produite *in situ,* mais pas lorsque le bâtiment est raccordé à un réseau de chaleur. Cela devrait être le cas dès lors que ce réseau est alimenté à plus de 50 % par des énergies renouvelables.

M. Yanick Paternotte. Les usines d'incinération seront donc considérées comme des producteurs d'énergie renouvelable !

M. le Rapporteur. Avis favorable.

La Commission *adopte* l'amendement de M. Poignant.

Elle est saisie d'un amendement de M. Jean-Claude Lenoir tendant à instituer au sein du conseil supérieur de l'énergie un comité de pilotage et de suivi des énergies renouvelables.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. S'il ne s'agit que d'organiser le règlement intérieur du CSE, cette disposition n'a pas à figurer dans la loi et, si ce comité doit faire des propositions législatives et tarifaires, il entre en concurrence directe avec la Commission de régulation de l'énergie.

M. Jean-Claude Lenoir. Le conseil supérieur de l'énergie n'intervient absolument pas en matière tarifaire, ni dans le domaine de la CRE. En revanche, son champ de compétences relevant de la loi, il ne peut créer un tel comité sans qu'elle le prévoie expressément.

M. Jean Dionis du Séjour. Voilà reparaître la question du suivi du Grenelle. On ne peut confier un secteur aussi important au seul conseil supérieur de l'énergie. Le suivi en la matière doit être effectué par l'ensemble des parties prenantes du Grenelle.

M. le président Patrick Ollier. Le conseil supérieur de l'énergie souhaite simplement créer en son sein un comité de suivi des énergies renouvelables, qui deviennent un sujet prépondérant. Cela n'a rien à voir avec le suivi du Grenelle.

M. Jean Dionis du Séjour. Vous ne le ferez croire à personne !

M. François Brottes. La rédaction proposée semble donner l'exclusivité de cette compétence au conseil supérieur. C'est une instance parfaitement habilitée à suivre le sujet, mais il ne faut pas exclure d'autres évaluations.

M. le Rapporteur. La rédaction pourrait être : « ce comité contribue à l'évaluation…»

La Commission *adopte* l'amendement de M. Lenoir ainsi rectifié.

Elle *rejette* un amendement, présenté par M. Jean Dionis du Séjour, rappelant que l'efficacité énergétique conduira à une baisse relative de la part du nucléaire dans le bouquet énergétique français.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Daniel Paul, soumettant tout projet de centrales à charbon à l'obligation de captation et de stockage du CO_2.

M. André Chassaigne. Cet amendement vise à prendre en compte les conséquences de l'émission de dioxyde de carbone par les centrales à charbon et à développer la recherche concernant la captation et le stockage de ce dioxyde.

M. le Rapporteur. Avis défavorable.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Daniel Paul.

Elle *rejette* aussi, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne, visant à mieux maîtriser la distribution et le transport d'énergie.

La Commission *adopte* l'article 17 ainsi *modifié*.

Article additionnel après l'article 17

Extension du bénéfice de l'obligation aux régions et départements

La Commission examine un amendement de M. Martial Saddier, visant à déplafonner au-delà de 25 % la taxe sur le chiffre d'affaires des concessions hydroélectriques.

M. le Rapporteur. Il existe une redevance, plafonnée à 25 % et qui alimente le budget de l'État. Mais la taxe concernée, qui alimente les agences de l'eau, n'est que de 3 %.

M. Martial Saddier. Je *retire* cet amendement, qui sera réexaminé dans le cadre de l'article 88.

La Commission est saisie de deux amendements, présentés respectivement par M. Daniel Fasquelle et M. Jean Dionis du Séjour, relatifs à un schéma régional éolien. Ces amendements sont *retirés* par leurs auteurs, le sujet devant être évoqué dans le cadre de l'article 88 du règlement.

La Commission *adopte* un amendement de M. Serge Poignant, ouvrant aux des conseils généraux et régionaux le bénéfice de l'obligation d'achat pour les ENR.

Article 18

Biocarburants

Alors que l'intérêt économique et écologique des biocarburants fait l'objet de nombreux débats, cet article fixe le cadre de leur développement :

– les biocarburants doivent répondre à des **exigences économiques, sociales et environnementales élevées** (**alinéa 1**) ;

– priorité sera donnée au développement de la recherche sur les biocarburants de **deuxième génération** (**alinéa 2**).

Aussi anciens que l'automobile [(1)], les biocarburants sont des hydrocarbures liquides obtenus à partir de matières premières végétales ou animales, par extraction des chaînes carbonées qu'elles contiennent. L'expression « biocarburant » est une dénomination officielle utilisée par la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique, plus large que les termes de « carburant végétal », ou « agrocarburant », qui ne s'appliquent pas à la production issue de déchets.

Deux grandes filières coexistent :

– **la filière alcool** (bioéthanol et ETBE) pour les moteurs à essence. Le carburant est obtenu par fermentation de sucre (betterave sucrière en Europe, canne à sucre sous les tropiques), ou transformation de l'amidon compris dans les graines de céréales. Les trois quarts du bioéthanol mondial sont produits aux États-Unis et au Brésil. La production totale est dix fois plus importante que celle du biogazole. 426 000 tonnes ont été consommées en France 2007 (dont 88.5 % sous forme d'ETBE), soit 3.35 % de la part de marché de l'essence en teneur énergétique ;

– **la filière huile** (huiles végétales pures, obtenues en Europe à partir de colza ou de tournesol, et biogazole. Le biogazole est produit à 90 % en Europe,

(1) La note de mai 2008 de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques sur Les biocarburants *rappelle que « N.Otto a conçu en 1876 son moteur à quatre temps pour qu'il fonctionne à l'éthanol, et que R. Diesel a fait évoluer le moteur qu'il avait inventé en 1896 pour qu'il fonctionne avec de l'huile d'arachide »).*

l'Allemagne assurant la moitié de la production européenne. 1 300 000 tonnes ont été consommées en France 2007, soit 3.64 % de la part de marché du gazole en teneur énergétique.

Le secteur des biocarburants représente en France 26 000 emplois, 2 milliards d'euros d'investissement, bientôt 3 milliards de tep à importer en moins chaque année, soit une économie de 3 milliards d'euros pour notre balance commerciale.

Poursuivant trois finalités essentielles, la réduction de la dépendance énergétique de la France, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et le soutien à l'agriculture, le développement des biocarburants est encadré par des textes communautaires et nationaux récents.

La directive 2003/30/CE du 8 mai 2003 visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants, a imposé une part minimale, en teneur énergétique, de biocarburants, dans la quantité totale de gazole et d'essence commercialisés : 2 % en 2005 et 5.75 % en 2010, ce taux étant porté à 10 % en 2020 par la proposition de directive de janvier 2008 relative à la promotion de l'utilisation d'énergie produite à partir de sources renouvelables.

La loi du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique a vu ces objectifs renforcés par la loi d'orientation agricole du 5 janvier 2006 : 5.75 % en 2008, 7 % en 2010, 10 % en 2015.

L'objectif fixé pour 2008 correspond à 2 177 000 tonnes de biodiesel et 730 000 tonnes d'éthanol, selon l'ADEME, et devrait être atteint, grâce au dispositif fiscal.

Si le comité opérationnel n°10 consacré aux énergies renouvelables recommande un seuil de 10 % de la consommation projetée en 2020 (soit 40 Mtep, contre 49 Mtep aujourd'hui), conformément au projet de directive européenne, le présent projet de loi ne modifie en rien les chiffres préconisés par les précédentes lois d'orientation.

Les biocarburants ont fait l'objet récemment de critiques renouvelées. Une étude de l'ADEME (2008) visant à déterminer la meilleure méthodologie actuelle d'analyse du cycle de vie des biocarburants souligne :

– l'importance de l'éventuel changement d'affectation des sols, cette conversion pouvant ruiner totalement l'intérêt des biocarburants du point de vue des émissions de carbone. En France, et dans l'Union européenne, compte tenu des règles de la politique agricole commune et du fait que les biocarburants sont produits sur des terres arables, ces changements sont extrêmement rares. Le problème se pose en revanche pour les biocarburants importés.

– la nécessité de mieux connaître les émissions de N2O, dues à l'épandage d'engrais azotés ; l'INRA effectue des recherches sur cette question.

– un changement du principe de répartition des consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre entre les biocarburants et les coproduits, pour l'alimentation animale par exemple.

L'ADEME est en train de réévaluer les différentes filières sur la base de cette nouvelle méthodologie. Mais ses premiers travaux lui permettent d'ores et déjà d'affirmer que le bilan, réévalué, reste positif, et ne remet pas en cause les investissements déjà réalisés ou engagés.

Ces **exigences de haute qualité environnementale** sont reprises par la première phrase de l'alinéa 1 du présent article, subordonnant la production française de biocarburants à ces critères de performances énergétiques et environnementales comprenant en particulier ses effets sur les sols.

De telles exigences ne devant pas être spécifiques au territoire français, le présent article dispose que la France soutiendra aux niveaux européen et international la mise en place d'un mécanisme de certification des biocarburants tenant compte de leur impact économique, social et environnemental. Des travaux techniques sont en cours à Bruxelles pour préciser ces critères.

La priorité donnée à la recherche sur les biocarburants de deuxième génération fait l'objet aujourd'hui d'un large consensus. Produits à partir de déchets organiques ou de cellulose, leur potentiel énergétique et leurs effets sur l'environnement sont bien meilleurs. N'utilisant pas de plantes comestibles, ils n'entrent pas en conflit avec les usages alimentaires (sauf éventuellement l'utilisation d'espace commun) ; parmi ces sources à rendement plus élevé, de nouvelles plantes ou des algues très riches en huile. Ils permettent également une utilisation plus efficace des sources, à partir de la graine ou de la pulpe et du recyclage des déchets de la plante ; enfin, les technologies d'extraction deviennent plus efficaces (par exemple, transformation BTL, *biomass to liquid*).

L'OPECST rappelait ainsi en mai 2008 que **« le cap stratégique est clair »** : « même comme appoint énergétique, les biocarburants vont jouer un rôle essentiel dans l'ajustement à l'accroissement de la demande mondiale d'énergie. Cependant, les tensions sur l'approvisionnement alimentaire, de même que l'attention portée aux risques de pollution, d'épuisement des ressources en eau ou d'atteinte à la biodiversité montrent l'absolue priorité du développement des filières de deuxième génération ».

Le gouvernement a confirmé l'objectif de 7 % en 2010, atteignable avec les investissements déjà décidés. L'ADEME préconise ensuite de geler les productions de biocarburants, au moins jusqu'en 2015, partant du fait que les volumes correspondant à 7 % de la consommation en 2010 représentent 9 % de la consommation projetée en 2020 grâce à la baisse de la consommation. Ce délai doit selon l'Agence permettre d'affiner les évaluations et de faire avancer la recherche sur les filières de deuxième génération.

Votre rapporteur tient à rappeler avec force que le développement de la deuxième génération risque de rester fortement théorique si toutes les chances ne sont pas données à l'industrialisation de la première.

*
* *

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet remplaçant le mot « biocarburants » par celui d'« agrocarburants ».

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements de MM. Jean Dionis du Séjour et Yves Cochet concernant les méthodes d'évaluation du bilan énergétique des biocarburants.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne sur les agrocarburants.

M. André Chassaigne. Le développement des agrocarburants a des impacts graves en termes de déforestation et de production alimentaire. Il faut donc en interdire l'importation tant qu'une certification internationale n'est pas en vigueur.

M. le Rapporteur. Cette certification est une priorité comme le rappelle l'article 18 : la France a déposé une demande à ce sujet. Mais cet amendement est contraire aux règles de l'OMC. Avis défavorable.

La Commission *rejette* l'amendement de M. André Chassaigne.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet visant à ce que le développement des agrocarburants ne puisse en aucun cas se faire au détriment du défi alimentaire, ainsi qu'un amendement de Mme Laure de La Raudière faisant de la réalisation des objectifs français d'incorporation des biocarburants définis dans la loi d'orientation agricole de janvier 2006 une priorité.

Elle est saisie de deux amendements de M. Jean Dionis du Séjour et Yves Cochet prévoyant la révision de la fiscalité des biocarburants en fonction des impacts écologiques et économiques.

M. Jean Dionis du Séjour. Les biocarburants sont un des domaines qui ont le plus évolué ces derniers temps et les objectifs de la loi d'orientation agricole ne sont plus valables. La fiscalité doit tenir compte des impacts écologiques et du différentiel de prix entre pétrole et substitut d'origine agricole.

M. le Rapporteur. Cet amendement relève du projet de loi de finances.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Dionis du Séjour et *adopte* l'article 18 *sans modification*.

Après l'article 18

La Commission *rejette* deux amendements de M. Yannick Favennec l'un soumettant les lignes à haute et très haute tension au régime des installations classées, le second prévoyant l'enfouissement de la majorité de ces lignes.

CHAPITRE V

LA RECHERCHE DANS LE DOMAINE DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Avant l'article 19

La Commission examine un amendement de Mme Geneviève Fioraso, visant à encourager la recherche.

M. le Rapporteur. Outre que les deux premiers alinéas de cet amendement ne sont absolument pas normatifs et que d'autres sont peu clairs, cet article additionnel ne fait que rassembler des dispositions qui figurent toutes, mais à divers endroits, dans le texte.

M. François Brottes. Des dispositions disséminées un peu partout dans le texte ne suffisent pas à affirmer une volonté d'agir.

M. le président Patrick Ollier. La rédaction du deuxième alinéa est particulièrement critiquable.

La Commission *rejette* l'amendement de Mme Geneviève Fioraso.

Article 19

Soutien à la recherche

« La recherche joue un rôle central dans l'analyse des processus environnementaux et est à l'origine d'innovations technologiques indispensables à la préservation de l'environnement et à l'adaptation aux changements globaux de la planète » : c'est le constat partagé que rappelle la première phrase du paragraphe I. La deuxième phrase (**alinéa 1**), plus précise, énonce **les priorités de l'effort national de recherche :**

– les énergies renouvelables

– le stockage de l'énergie

– les piles à combustible

– la maîtrise de la captation et du stockage du CO2

– l'efficacité énergétique des bâtiments, des véhicules et des systèmes de transports terrestres, maritimes et aériens,

– les biocarburants de deuxième génération

Ces priorités correspondent à celles qui figurent dans la stratégie nationale de la recherche énergétique, établie au titre de l'article 10 de la loi POPE du 13 juillet 2005. Définie pour une période de cinq ans, cette stratégie, fondée sur les objectifs définis à l'article 5 de ladite loi, précise les thèmes prioritaires de la recherche dans le domaine énergétique et organise l'articulation entre les recherches publique et privée. L'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) évalue cette stratégie et sa mise en oeuvre. Le Gouvernement transmet au Parlement, notamment à l'OPECST, un rapport annuel sur les avancées technologiques résultant des recherches qui portent sur le développement des énergies renouvelables et la maîtrise de l'énergie et qui favorisent leur développement industriel.

Parmi les énergies renouvelables, votre rapporteur souhaite attirer l'attention sur le développement du photovoltaïque, notamment en soutenant la technologie des couches minces.

Dans son rapport du 15 juillet 2008, le comité opérationnel Recherche rappelle notamment que « le solaire photovoltaïque est à développer à court et long terme. C'est le domaine par excellence où la recherche peut conduire à des ruptures technologiques qui changeront une donne industrielle non encore complètement définie », soulignant que « l'émergence de technologies de couches minces est certainement le début d'une rupture technologique qui devrait permettre au solaire photovoltaïque de continuer à gagner en compétitivité ».

Dans les systèmes photovoltaïques, les cellules permettent la transformation de l'énergie lumineuse en courant électrique continu. Plusieurs technologies sont actuellement développées pour la réalisation de cellules photovoltaïques dont les degrés de maturité, de performance et de durée de vie sont très différents.

TECHNOLOGIES ET PERFORMANCES DES CELLULES PHOTOVOLTAÏQUES AUJOURD'HUI

Technologie	Rendement de conversion	Durée de vie
Silicium cristallin	15 à 17 % (industriel)	35 ans
Couche mince Silicium amorphe	7% (industriel)	< 10 ans (en extérieur)
Couche mince CIS	12% (laboratoire)	Non évaluée
Filière organique / inorganique	5%	Très faible actuellement

Source : Minefe.

Le marché du photovoltaïque est en très forte croissance depuis 20 ans, notamment grâce à la politique volontariste de quelques Etats comme le Japon ou l'Allemagne. Le marché français est encore relativement réduit, mais il est en train de décoller, grâce au crédit d'impôt sur les équipements et à l'augmentation du tarif de rachat de l'électricité avec une forte prime à l'intégration au bâti.

La recherche sur les cellules photovoltaïques s'organise dans trois directions principales :

– le silicium cristallin, qui atteint la maturité technologique, mais doit réduire ses coûts ;

– les couches minces, moins matures, mais dont on attend à moyen terme une baisse significatives des coûts de production, quitte à admettre un rendement plus faible ;

– les cellules organiques, qui regroupent des applications à plus long terme avec des coûts très réduits.

L'action concertée de l'Ademe (2 à 3 millions d'euros par an) et de l'Agence nationale de la recherche (ANR) (10 millions d'euros par an en 2005 et en 2006) a permis de développer la R&D avec un nouvel élan. Deux instituts ont été récemment créés pour fédérer les compétences académiques au niveau national.

Outre l'énergie, **les priorités de l'effort national de recherche concernent :**

– la biodiversité

Des avancées peuvent déjà être constatées : la Fondation scientifique pour la biodiversité, outil opérationnel du Grenelle de l'environnement, a été créée le 26 février 2008 par les ministres de l'écologie et de la recherche. Elle réunit ONG et entreprises pour préserver la biodiversité et permettre la prise en compte des services économiques qui lui sont liés.

Cette nouvelle structure regroupe notamment les deux groupements d'intérêt scientifique dédiés aux ressources génétiques et à la biodiversité : le Bureau des ressources génétiques et l'Institut français de la biodiversité.

– la compréhension des écosystèmes, notamment anthropisés

– l'analyse des déterminants comportementaux et économiques de la protection de l'environnement

– **l'observation et la compréhension des changements climatiques et l'adaptation à ces changements.**

L'alinéa 2 accorde un traitement spécifique aux **liens entre la santé et l'environnement.** Dans ce domaine, les priorités sont les suivantes :

1. les substituts aux substances chimiques, **l'éco-toxicologie et la toxicologie** et les méthodes d'évaluation des risques pour l'environnement et la santé.

La toxicologie est l'étude des effets des poisons sur la santé humaine, tandis que l'éco-toxicologie analyse leurs effets sur l'environnement. Le comité opérationnel Recherche constatait que les faiblesses françaises dans ce domaine portent préjudice à la capacité des pouvoirs publics à prendre les mesures de prévention nécessaires à la protection de la santé humaine et de la biodiversité. Aussi la ministre de la recherche a-t-elle annoncé la mise en place de 400 postes de chercheurs, et la fédération de ces deux disciplines au sein d'un réseau adossé à des filières universitaires d'excellence. Pour atteindre une dimension internationale, le « comop » recommande également le renforcement du pôle constitué autour de l'INERIS et de l'Université technologique de Compiègne.

La recherche sur les substituts aux substances chimiques constitue un enjeu essentiel pour la compétitivité des entreprises dans le cadre de l'application du règlement européen REACH. La France manquant d'experts pour instruire les dossiers, il est essentiel de développer des formations spécifiques.

2. **les technologies propres et le développement de produits propres**, les technologies du traitement de l'eau et des déchets et de la protection des sols, les méthodes permettant de réduire l'utilisation d'intrants en agriculture.

Ces « technologies propres » sont les suivantes : outre la capture et le stockage du CO2 évoqués ci-après, les biocarburants de seconde génération, l'énergie solaire, les autres énergies renouvelables, les convertisseurs, le stockage et la gestion de l'énergie, les motorisations électriques et hybrides, les technologies innovantes pour le transport aérien, ferroviaire et les systèmes de gestion du trafic, et celles qui permettront de développer des bâtiments à énergie positive et des « villes durables ».

3. **la capture et le stockage du CO2**, qui seront soutenus par un cadre juridique adapté et l'allocation de financements particuliers.

Ce cadre sera d'abord précisé au niveau communautaire, une proposition de directive sur cette question étant discutée dans le cadre du paquet « climat énergie ». Les applications en France seront limitées compte tenu de la taille de notre économie, mais nos entreprises peuvent profiter d'un marché à l'export. La capture et le stockage du CO2 sont par excellence l'un des domaines où la nécessité de disposer de démonstrateurs s'impose.

Le paragraphe I définissait les priorités de l'effort national de recherche, le **paragraphe II** indique les moyens retenus pour mettre en œuvre ces priorités.

L'alinéa 3 recommande la mise en réseau des laboratoires de recherche, la réalisation de plates-formes d'essais, la constitution ou le renforcement de **pôles d'excellence**. Votre rapporteur souhaite rappeler que cet effort de recherche ne peut se faire qu'en coordination avec les programmes européens, et souhaite que la France œuvre, au niveau communautaire, à un renforcement de cette politique de recherche européenne.

Le budget de la Communauté européenne consacré à la recherche pour la période 2007-2013 s'élève à 50.5 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent 2,7 milliards d'euros entre 2007 et 2011 dans le cadre d'Euratom. Le 7ème programme cadre (PCRD) consacre par exemple 4,1 milliards d'euros aux transportx, 2,3 milliards d'euros à l'énergie, 1,9 milliard à l'alimentation, l'agriculture et les biotechnologies, 1,8 milliard à l'environnement et au changement climatique.

En complément, **l'alinéa 4** prévoit des **actions accrues de formation** dans les différents cursus éducatifs et auprès des milieux professionnels. Il y a là un des enjeux les plus cruciaux, souligné à maintes reprises, notamment par les parlementaires.

L'alinéa 5 traduit l'un des engagements du président de la république : l'Etat mobilisera d'ici 2012 **un milliard d'euros supplémentaires pour la recherche sur le développement durable**, notamment sur le changement climatique, les énergies et les moteurs du futur, la biodiversité et l'impact de l'environnement sur la santé.

Synthèse des recommandations de financement additionnel MIRES sous plafond d'un milliard d'euros sur 4 ans (mai 2008)

		nouvelles actions ANR	fléchage sur des opérateurs	démonstrateurs ADEME	M€
	TOTAL	200	400	400	**1000**
Energie	Démonstrateur captage et stockage du CO2		10	110	410
	Energie solaire : Thermique – à concentration - PV		50	80	
	Autre énergies, convertisseurs, stockage et gestion de l'énergie		40	30	
	Biomasse de 2ème génération (cultures - transformation)		20	70	
Transports	Développement de nouveaux véhicules hybrides et électriques y.c. démonstrateurs VP et utilitaires			70	210
	Technologies en rupture pour les motorisations électriques et hybrides (batteries, électronique de puissance, systèmes et matériaux)		50		
	Technologies innovantes pour le transport aérien (diminution de la consommation d'énergie et réduction du bruit)		80		
	Technologies innovantes pour le transport ferroviaire et systèmes de gestion du trafic		10		
Urbanisme-Ville Habitat	Constituer une équipe de collecte de données pertinentes et actualisées sur le « métabolisme urbain »		6		90
	Intégration en sous-ensembles fonctionnels des briques technologiques pour le bâtiment		20		
	Validation des innovations et opérations d démonstration de bâtiments à énergie positive		10	30	
	Développement d'une chaîne logicielle intégrée de modélisation des bâtiments		14		
	Développement d'une métrologie des performances des bâtiments et des équipements urbains		10		
Santé environnement	Pôle national écotoxicologie		30		110
	Réseau de pôles régionaux	30			
	Développement de la recherche en toxicologie	15			
	Développement de la recherche sur les risques sanitaires	25			
	Démonstrateurs de nouvelles technologies de l'eau			10	
Agriculture - biodiversité - milieux	Recherche sur la biodiversité et dotation de la Fondation de coopération scientifique	25	10		115
	Recherche sur les biotechnologies & OGM	45			
	Forêts, sol		15		
	Agriculture HVE, Agriculture Biologique	20			
Actions transversales	Adaptation au changement climatique.		15		65
	Instruments d'observation environnementale	40			
	Accès des parties prenantes à l'expertise		10		

Source : comité opérationnel Recherche.

MIRES : Mission budgétaire Recherche et enseignement supérieur.

L'alinéa 6 précise que les **dépenses de recherche** sur les technologies propres et sur la prévention des atteintes à l'environnement seront progressivement augmentées pour atteindre d'ici la fin 2012 le niveau des recherches sur le nucléaire civil, soit environ 500 millions d'euros par an.

La stratégie nationale de recherche énergétique mentionnée à l'article 10 de la loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique sera mise à jour pour tenir compte de ces nouvelles orientations. Le rapport annuel prévu au même article 10 rendra compte de l'exécution de cet engagement.

Afin d'accélérer la mise en œuvre des nouvelles technologies ou des nouveaux services contribuant à la lutte contre le changement climatique, les **démonstrateurs de nouvelles technologies de l'énergie** pourront bénéficier du soutien de l'Agence de l'environnement et de l'énergie (ADEME). Le rapport évoqué à l'alinéa précédent rendra compte de l'avancement des projets ainsi soutenus (alinéa 7).

Ce fonds « démonstrateurs recherche » a été lancé le 25 juillet 2008 par le Gouvernement. Il est doté de 400 millions d'euros sur quatre ans. Les filières technologiques concernées sont les suivantes :

– captage et stockage du carbone ;

– système de transport innovant économe en énergie ;

– biocarburants de seconde génération ;

– énergies renouvelables ;

– hydrogène ;

– stockage de l'énergie ;

– réseaux intelligents ;

– bâtiments et urbanisme innovants économes en énergie.

Les démonstrateurs constituent une étape stratégique des projets de recherche-développement, après la phase de laboratoire et avant la phase d'industrialisation. Le fonds s'adresse ainsi aux industriels ou à leurs groupements avec des partenaires publics ou privés, quand le coût de leur projet est important et que la vocation de ces installations est expérimentale, ou lorsque les perspectives de marché ne sont pas immédiates. Les deux premiers appels à manifestation d'intérêt, lancés fin juillet 2007, portent sur des véhicules routiers à faibles émissions de gaz à effet de serre et les biocarburants de seconde génération, notamment par voie thermochimique.

Enfin, le soutien aux innovations éco-responsables se traduira notamment par la mobilisation et la coordination des pôles de compétitivité travaillant dans le domaine de l'environnement et par la mise en place de mécanismes favorisant le développement des entreprises éco-innovantes (**alinéa 8**). L'une des grandes

recommandations de l'évaluation des pôles de compétitivité, publiée en juin 2008 par les cabinets BCG et CM International à la demande de l'Etat, vise justement à intégrer plus fortement la politique des pôles dans l'ensemble des politiques de recherche et d'appui à l'innovation. La même étude notait qu'il n'existe que peu de pôles dédiés au développement durable, et cette thématique ne fait pas l'objet d'une attention prioritaire de la part des pôles dans le cadre des projets soumis au fonds unique interministériel, le mécanisme de financement des projets réunissant au moins deux entreprises et un laboratoire, en vue d'une innovation susceptible d'atteindre le marché en cinq ans.

A l'occasion de sa visite du pôle de compétitivité Minalogic, le 24 septembre, le Premier ministre a détaillé les améliorations qui seront apportées au dispositif des pôles de compétitivité, notamment par la mise en place de contrats de performance. Pour le financement, le taux de subvention des PME sera maintenu, ainsi que celui des entreprises de taille moyenne situées dans le zonage R&D des pôles. Pour les grands groupes, qui sont les premiers bénéficiaires de la réforme du crédit impôt recherche, le taux sera, quant à lui, ajusté à la marge. Un septième appel à projets du Fonds unique interministériel a été lancé sur ces bases.

Soutien de l'ANR aux projets labellisés par des pôles de compétitivité dans le cadre de ses appels à projets 2007

Répartition par programme

Département scientifique	Nom de l'appel à projets 2007	Nombre de projets soutenus	Subvention + complément ANR (M€)
Biologie & Santé	Emergence et maturation de projets de biotechnologie et de technologies pour la santé (Emergence)	4	0,73
	Neurosciences, Neurologie et Psychiatrie (Neuro)	4	1,78
	Physiopathologie des maladies humaines (Physio	1	0,46
	Physique et Chimie du Vivant (PCV)	11	5,64
	Programme Microbiologie, Immunologie et Maladies Emergentes (MIME)	6	2,68
	Programme Pluriannuel national de Recherche sur les Maladies Rares (MRAR)	1	0,31
	Santé - environnement, santé - travail	2	0,58
	Recherche et innovation en biotechnologie (RIB)	15	12,26
	Technologies pour la Santé (TecSan)	3	2,61
	Total	**47**	**27,06**
Ecosystèmes et Développement Durable	Biodiversité	3	1,92
	Programme National de Recherches en Alimentation et Nutrition Humaine (PNRA)	12	5,98
	GENANIMAL	1	0,50
	GENOPLANTE	5	3,35
	Total	**21**	**11,75**
Energie durable et environnement	Captage et stockage du CO2	3	2,61
	Plan d'Action National sur l'Hydrogène et les piles à combustible (PAN-H	9	11,71
	Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres (PREDIT) : Véhicules propres et économes	8	8,29
	Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres (PREDIT) : Programme « transports sûrs, fiables et adaptés »	9	9,06
	Programme de Recherche sur l'Energie dans le Bâtiment (PREBAT)	11	4,75
	Programme Ecotechnologies et Développement Durable (PRECODD)	7	5,00
	Programme Génie Civil et Urbain	6	3,93
	Programme National de Recherche sur le Solaire Photovoltaïque	5	4,72
	Programme National de Recherche sur les Bioénergies (PNRB)	5	3,72
	Programme Stockage de l'énergie	4	3,21
	Vulnérabilité : milieux, climat	2	1,38
	Total	**69**	**58,37**
Ingénierie, Procédés & Sécurité	Concepts Systèmes et Outils pour la Sécurité Globale	7	**7,01**
	Programme : Chimie et Procédés pour le Développement Durable	4	**2,03**
	Programme Matériaux et Procédés	13	**10,96**
	Total	**24**	**19,99**
Matière et Information	Programme Architectures du Futur	6	4,45
	Programme Calcul Intensif et Simulation (CIS)	3	1,59
	Programme "Masse de Données et Connaissances'	7	3,21
	Programme "Sécurité et sûreté Informatique'	7	4,11
	Programme Audiovisuel et Multimédia	10	7,55
	Programme National en Nanosciences et Nanotechnologies (PNANO)	14	8,00
	Programme Systèmes Interactifs et Robotique	4	3,14
	Programme Technologies Logicielles	13	12,12
	Programme Télécommunications	18	18,43
	Total	**82**	**62,60**
Programmes non-thématiques	Programme "blanc"	25	9,84
	Programme "Jeunes chercheuses et jeunes chercheurs'	13	2,08
	Total	**38**	**11,92**
Sciences Humaines et Sociales	Entreprises et formes d'organisation économique. Enjeux, mutations et permanences	2	0,38
	Total	**2**	**0,38**
	Total du financement ANR	**283**	**192,07 M€**
	dont compléments de financement pour les projets de pôles		***6,31 M€***

situation au 28/01/08

Enfin, les mesures d'aide au transfert et au développement industriel de nouvelles technologies tiendront compte de leurs performances environnementales (**alinéa 9**).

*

* *

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne, visant à privilégier la recherche publique.

Elle est saisie d'un amendement du rapporteur et de M. Serge Poignant, visant à développer la recherche sur la production d'énergie solaire photovoltaïque à partir de couches minces.

M. Claude Gatignol. Il ne faudrait pas se concentrer sur le silicium en écartant les autres pistes de recherche. Il y a beaucoup d'innovations dans ce domaine et pour l'instant, le silicium n'offre pas un rendement supérieur à 15 % alors que les tout derniers panneaux solaires à base d'arséniure de gallium atteignent 40 %.

M. Serge Poignant. La recherche ne portera pas que sur le silicium.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur et de M. Serge Poignant.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet déniant tout caractère prioritaire à la recherche sur les piles à combustible, la captation et le stockage du CO2.

Elle est saisie de quatre amendements de MM. Yves Albarello, Philippe Armand Martin et Serge Poignant concernant la recherche sur le végétal et précisant que la biodiversité est animale et végétale.

M. Yves Albarello. Nous sommes en train d'essayer de promouvoir la captation et le stockage du carbone par des moyens pas toujours maîtrisés. Or la reforestation de massifs permet elle aussi de stocker du carbone.

M. le Rapporteur. Avis défavorable car ce type de stockage n'est pas pérenne, puisque les végétaux meurent. En revanche, un amendement ultérieur reprendra cette préoccupation.

L'amendement de M. Albarello est *retiré.*

Les amendements sont *retirés.*

Sur l'avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* trois amendements identiques de MM. Yves Albarello, Philippe Armand Martin et Yves Cochet relatifs à la contribution du végétal à l'amélioration de l'environnement et à ses bienfaits pour la santé.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet supprimant l'allocation de fonds publics à la recherche sur le captage et le stockage du CO2. Elle *rejette* également un amendement de M. Bernard Reynès faisant de la recherche sur les produits et pratiques de substitution aux produits phytopharmaceutiques une priorité.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, elle *rejette* ensuite deux amendements de M. André Chassaigne, le premier tendant à donner la priorité aux essais menés par les laboratoires publics, le second à supprimer la référence à la constitution et au renforcement des pôles d'excellence.

La Commission examine ensuite un amendement de Mme Chantal Berthelot, précisant que les objectifs de l'alinéa 3 de l'article 19 doivent être effectivement atteints dans les collectivités d'outre-mer, notamment en Guyane.

M. Serge Letchimy. Compte tenu de nos débats, cet amendement est *retiré.*

La Commission adopte un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager, relatif à la valorisation des métiers du recyclage et du retraitement.

Elle *adopte* ensuite un amendement du rapporteur, précisant que la France encourage au plan européen la coordination des programmes de recherche scientifique et technologique dans le domaine du développement durable.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, elle *rejette* un amendement de M. André Chassaigne, tendant à ce que les crédits supplémentaires mobilisés d'ici à 2012 bénéficient en priorité à la recherche publique.

Sur l'avis favorable du rapporteur, elle *adopte* ensuite un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager, relatif aux technologies du traitement des déchets et du recyclage.

La Commission est ensuite saisie de deux amendements de M. Yves Albarello et Philippe Armand Martin relatifs à la contribution du végétal à l'amélioration de l'environnement et à ses bienfaits pour la santé.

M. le Rapporteur. Cet amendement est satisfait.

L'amendement de M. Albarello *est retiré.*

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne, tendant à encourager tout particulièrement les programmes de recherche menés par les établissements d'enseignement supérieur et par les établissements publics à caractère scientifique et technologique.

La Commission rejette un amendement de M. Yves Cochet limitant aux énergies renouvelables l'effort de recherche prévu par le projet de loi pour l'ensemble des technologies propres.

Elle examine ensuite un amendement de M. André Chassaigne demandant à la France de prendre des initiatives en faveur de la coopération européenne au plan technologique et scientifique.

M. le Rapporteur. Cet amendement est également satisfait.

M. André Chassaigne. Je le *retire*.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* successivement deux amendements de M. André Chassaigne, l'un tendant à instaurer un grand organisme public en matière de recherche appliquée, l'autre à renforcer les contrôles sur les aides à la recherche privée.

Puis la Commission examine un amendement de M. André Chassaigne visant à soumettre les crédits d'impôt recherche à une éco-conditionnalité.

M. le Rapporteur. C'est une démarche beaucoup trop restrictive !

M. André Chassaigne. Je *retire* l'amendement.

La Commission *adopte* ensuite l'article 19 ainsi *modifié*.

TITRE II

BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne tendant à rédiger ainsi l'intitulé du titre II : « Biodiversité, écosystèmes et milieux naturels ».

Elle *adopte* cet amendement.

CHAPITRE IER

ARRETER LA PERTE DE LA BIODIVERSITE

Article 20

Objectifs de la préservation de la biodiversité

Cet article a pour objet d'énoncer les objectifs de la préservation de la biodiversité en France. Il n'entre pas dans les objets du présent travail de dresser un bilan de la biodiversité dans notre pays ; il serait néanmoins difficile de comprendre l'urgence d'adopter un plan d'action cohérent sans prendre conscience de quelques chiffres importants.

Comme le rappelle le récent rapport [1] de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (OPECST) consacré à ce sujet, le thème de la biodiversité a en effet un écho médiatique et politique moins important que celui de l'effet de serre dans l'opinion publique ; pourtant, c'est un sujet qui est également crucial à la fois pour l'avenir de la planète et de l'homme.

LA PERTE DE LA BIODIVERSITE DANS LE MONDE

Le rapport de l'OPECST ne propose pas de définition de la biodiversité, mais sa structure même met en évidence une analyse des espèces et des espaces. Le rapport s'attache à la perte de la biodiversité dans le monde et son constat est pour le moins alarmant.

1. Le rythme général d'extinction des espèces s'accélère

La communauté scientifique s'accorde sur le fait que sur les deux derniers siècles, le rythme de disparition des espèces a été, suivant les espèces considérées, de 10 à 100 fois supérieur au tempo naturel d'extinction (une espèce sur 50 000 par siècle).

La projection faite par la communauté scientifique internationale à la demande de l'ONU à l'occasion du millénaire estime que d'ici 2050, ce rythme d'extinction sera multiplié par 10, soit, suivant les espèces considérées, un **tempo de 100 à 1 000 fois supérieur au rythme d'extinction normal**.

En clair, l'humanité détruit à une vitesse accélérée non seulement la biodiversité qu'elle connaît, mais aussi celle qu'elle n'a pas encore découverte.

2. Tous les biotopes sont atteints

Sur la base d'observations effectuées depuis 1970, le WWF publie un indice dit « de planète vivante » (IPL), qui mesure l'évolution de la diversité biologique sur la Terre à l'aide de tendances de population de 1 313 espèces de vertébrés de toutes familles et de toutes les parties du monde.

Entre 1970 et 2003, cet indice général de biodiversité a diminué de 30 %.

Cette donnée générale est décomposée en 3 sous-divisions représentatives de l'évolution de la biodiversité dans les milieux terrestre, marin et d'eau douce.

La convergence de l'érosion de la biodiversité pour chacun de ces indices est frappante :

- 31 % pour les espèces terrestres,

- 27 % pour les espèces marines,

- 28 % pour les espèces d'eau douce.

3. Mais certains types d'écosystèmes sont plus touchés

a) Une localisation géographique inégale de l'érosion de la biodiversité

La biodiversité n'est pas également répartie sur la planète. Par exemple, les forêts tropicales qui ne constituent que 7 % de surface émergée représentent 50 % de la biodiversité faunistique et floristique de la Terre.

(1) « Les apports de la science et de la technologie au développement durable », tome II : « La biodiversité : l'autre choc ? L'autre chance ? », rapport n° 131 (2007-2008) de MM. Pierre Laffitte et Claude Saunier, fait au nom de l'Officie parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, déposé le 12 décembre 2007.

L'indice précité du WWF sur l'érosion de la biodiversité terrestre indiquait une perte moyenne de 31 % sur l'ensemble de la planète, mais cet indice d'affaiblissement atteint 64 % dans les régions tropicales et est encore supérieur dans le domaine géographique Inde-Malaisie de l'Asie du Sud-est :

b) Des biotopes sont plus particulièrement menacés

- La perte de biodiversité dans **les milieux humides** et des eaux continentales a atteint 37 % entre 1970 et 2000,

- Les biotopes marins et côtiers sont très affectés :

* 60 % des coraux sont exposés à l'activité humaine et 20 % ont disparu en trente ans,

* depuis 10 ans, le quart des mangroves d'Asie et près de la moitié des mangroves d'Amérique latine ont disparu,

* l'interdiction de la pêche à la morue dans les eaux canadiennes en 1992 n'a pas permis de reconstituer le gisement,

* en 40 ans, la surface de la Mer d'Aral est passée de 66 000 km² à 16 000 km².

- Les milieux forestiers sont très touchés :

* même si la situation est stabilisée, les forêts méditerranéennes, qui sont un des points chauds de la biodiversité mondiale, avaient perdu 70 % de leur habitat initial en 1950,

* la réduction du périmètre des forêts tropicales sèches se poursuit (Madagascar, Mata Atlantica brésilienne dont il ne reste plus que 7 à 10 %),

* la déforestation des forêts tropicales humides (Afrique, Asie, Amérique du Sud) se poursuit au rythme de 13 millions d'hectares par an alors que ce milieu héberge 50 % de la flore mondiale.

- La biodiversité des pays développés, déjà très anthropisée, continue à être atteinte :

* les eaux continentales subissent le contrecoup d'usages excessifs de polluants et des usages de l'eau pour l'agriculture ; ces ressauts de consommation excèdent les possibilités normales d'adaptation des espèces aquatiques aux variations des cycles hydrologiques,

* l'Union européenne a établi que, hors les zones protégées par les directives « Natura 2000 », les pertes de biodiversité de la faune aviaire pouvaient atteindre 70 % pour certaines espèces ; aux États-Unis, les pertes de biodiversité sur les vingt espèces d'oiseaux les plus répandues atteignent 50 %.

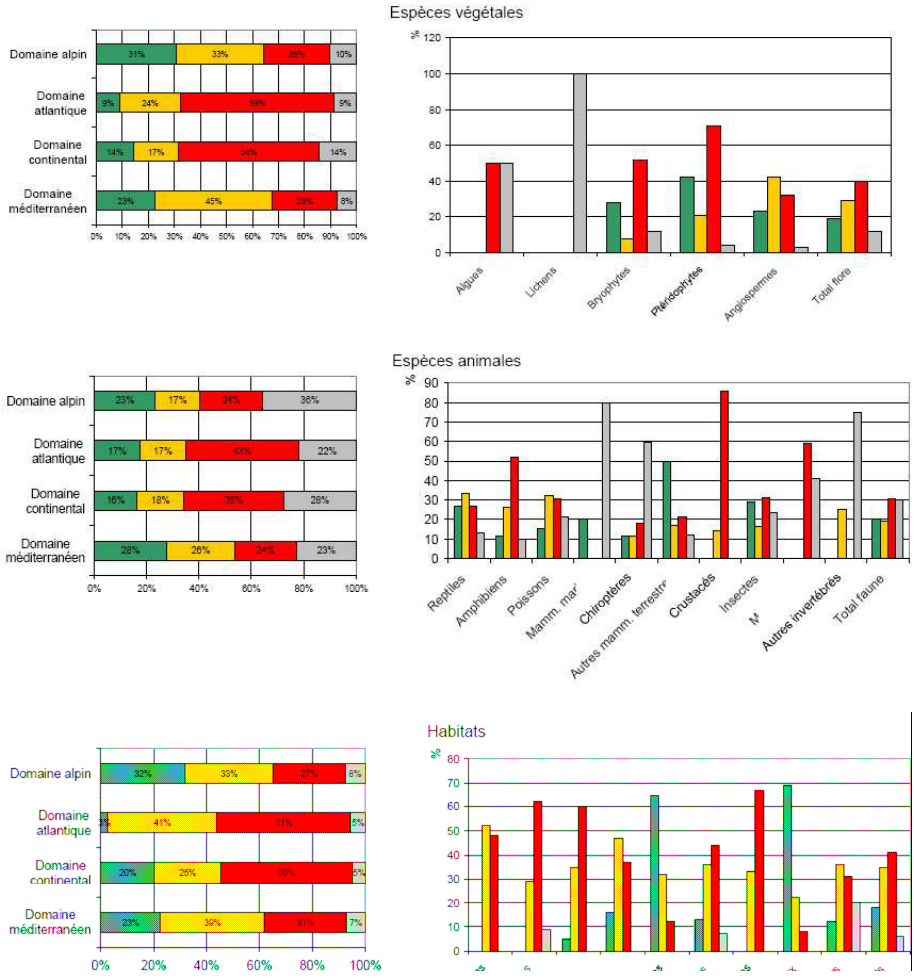
* l'appauvrissement du sol, et donc de la biodiversité associée, s'accentue. En trente ans, la Beauce a perdu plus de 30 % des composés organiques de son sol,

* en France, de 3 à 5 espèces de céréales couvrent les besoins en protéines végétales contre plusieurs dizaines avant 1939 ; de même, sur la même période, **750 espèces animales domestiques ont disparu**.

S’agissant de la France, on dénombre 130 espèces en danger critique d’extinction ; en outre, la France perd 60 000 hectares d’espaces naturels chaque année en métropole. D’après l’étude d’impact du projet de loi, seulement un quart des habitats naturels protégés au titre des directives européennes est dans un état de conservation favorable.

Le dernier rapport de mise en œuvre de la stratégie nationale sur la biodiversité fait ressortir de manière assez claire les atteintes qui sont portées à la biodiversité en France :

ÉTAT DE CONSERVATION DES ESPECES PAR REGION BIOGEOGRAPHIQUE ET PAR GROUPE D'HABITATS



LEGENDE :

Vert (à gauche) : état de conservation favorable

Jaune (milieu-gauche) : état de conservation défavorable /inadéquat

Rouge (milieu-droite) : état de conservation défavorable/mauvais

Gris (droite) : inconnu

Pour mettre fin à cette évolution, le premier alinéa de cet article prévoit que pour arrêter **la perte de biodiversité, seront élaborées des mesures de protection, de conservation et de restauration des milieux ainsi que la constitution d'une trame verte et bleue, outil d'aménagement du territoire, et qui permettra de créer une continuité territoriale**.

Votre rapporteur apportera quelques détails sur les trames vertes et bleues dans le commentaire de l'article 21.

L'alinéa 2 prévoit **la stratégie nationale pour la biodiversité sera renforcée, et assortie d'une déclinaison régionale concertée**.

LA STRATEGIE NATIONALE POUR LA BIODIVERSITE

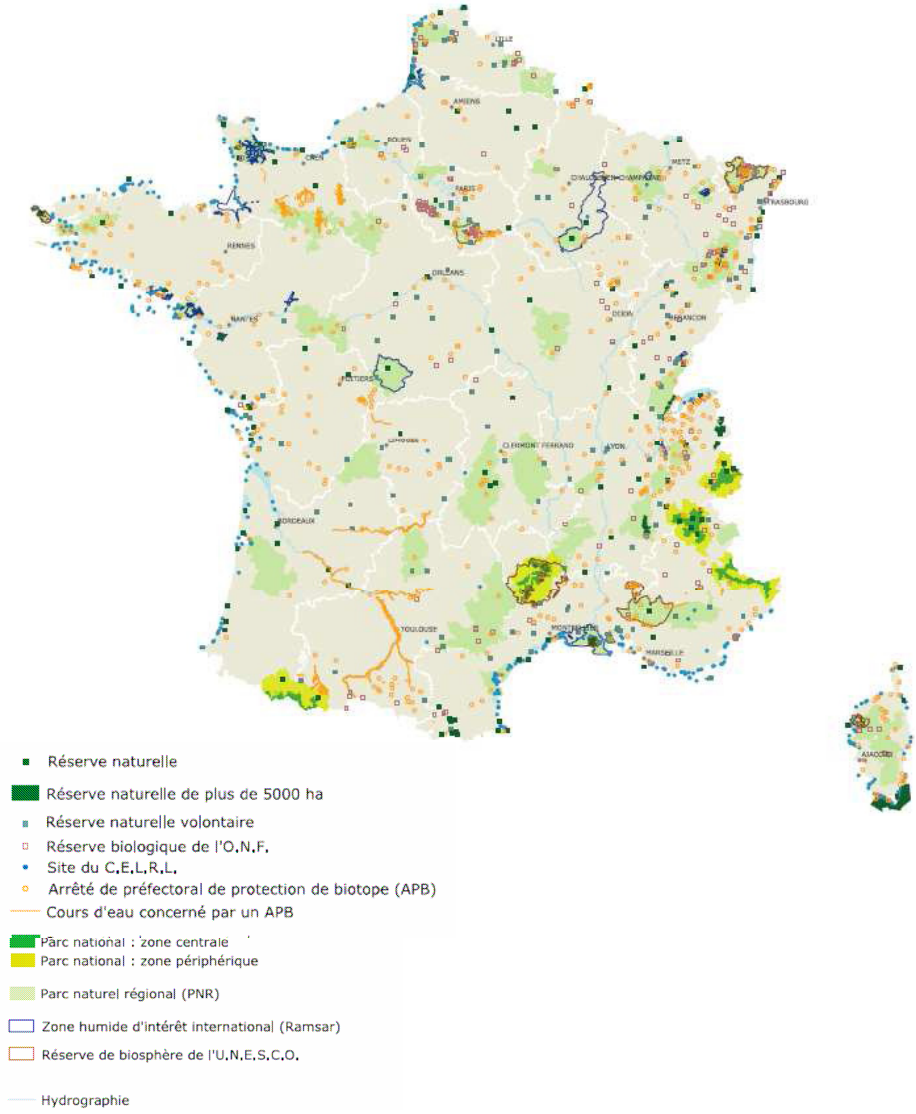
La Stratégie Nationale pour la Biodiversité (SNB), adoptée en 2004, est la réponse de la France à la demande faite par la Convention sur la diversité biologique aux États Parties de mettre en place des stratégies nationales sur leur territoire. Elle s'inscrit ainsi dans l'engagement international et communautaire de la France d'enrayer d'ici à 2010 l'érosion de la biodiversité. À cette fin, la SNB à pour objectifs cadres le maintien d'espaces naturels diversifiés, de leur connectivité fonctionnelle et de leur bon fonctionnement, ainsi que la conservation des espèces sauvages et des ressources génétiques. La stratégie nationale pour la biodiversité est intégrée à la Stratégie Nationale de Développement Durable dont elle constitue le volet sur la diversité biologique. Pour poursuivre ses objectifs, la SNB décline ses actions suivant quatre orientations: la mobilisation de tous, la reconnaissance de la valeur de la diversité du vivant, l'intégration de la prise en compte de la biodiversité dans les politiques et activités sectorielles, et le développement de la connaissance opérationnelle et de l'observation indispensables à la conservation de la biodiversité.

Dix plans d'action sectoriels (patrimoine naturel, mer, international, agriculture, territoires, urbanisme, infrastructures de transports, outre-mer, forêt, recherche), adoptés en 2005 puis 2006, définissent le cadre de mise en œuvre des actions. Ces plans ont vocation à être révisés, en tant que de besoin, tous les deux ans. Chaque plan d'action, sous la coordination du ministère qui porte la politique correspondante, est suivi par un comité de pilotage associant les administrations concernées, les représentants socio-professionnels et les partenaires associatifs, privés, scientifiques et territoriaux. Un comité technique, sous la coordination de la Direction de la nature et des paysages, regroupe l'ensemble des responsables techniques des plans d'action dans les 8 départements ministériels concernés. Il s'assure de l'avancement de la mise en œuvre des plans, de la synchronisation des actions et de l'échange d'information sur les actions publiques concernant la biodiversité.

Un rapport d'activité de la Stratégie Nationale pour la Biodiversité est présenté chaque année, ainsi qu'un bilan plus complet tous les deux ans

Cet alinéa prévoit par ailleurs qu'une **stratégie nationale de création d'aires protégées terrestres identifiant les lacunes du réseau actuel sera établie afin que 2 % au moins du territoire terrestre métropolitain soit placé dans les dix ans sous protection forte**. La réalisation de cet objectif passe notamment par la création de trois nouveaux parcs nationaux et l'acquisition de 20 000 hectares de zones humides par les collectivités publiques.

S'agissant d'abord des aires protégées existantes, le dernier rapport portant sur l'application de la stratégie nationale du développement durable donne une carte répertoriant l'ensemble des aires protégées (hors zones Natura 2000) :


Réserve naturelle
Réserve naturelle de plus de 5000 ha
Réserve naturelle volontaire
Réserve biologique de l'O.N.F.
Site du C.E.L.R.L.
Arrêté de préfectoral de protection de biotope (APB)
Cours d'eau concerné par un APB
Parc national : zone centrale
Parc national : zone périphérique
Parc naturel régional (PNR)
Zone humide d'intérêt international (Ramsar)
Réserve de biosphère de l'U.N.E.S.C.O.
Hydrographie

Aujourd'hui, les espaces protégés français comportent notamment 9 parcs nationaux, 45 parcs naturels régionaux, 164 réserves naturelles et environ 600 arrêtés de conservation de biotope. La France dispose d'un ensemble d'outils législatifs et réglementaires relativement complet. Cependant, le dernier rapport sur la mise en œuvre de la stratégie nationale pour la biodiversité relève encore l'absence d'une véritable stratégie nationale d'aires protégées ainsi qu'une insuffisance du dispositif des aires marines protégées.

S'agissant des parcs nationaux, **la loi n° 2006-436 du 14 avril 2006 relative aux parcs nationaux, aux parcs naturels marins et aux parcs naturels régionaux** a rendu possible la création d'une nouvelle génération de parcs nationaux. Le parc amazonien de Guyane a été créé le 27 février 2007, le parc national de la Réunion le 5 mars 2007. Les deux parcs, extrêmement originaux et créés dans des contextes économiques, sociaux et géographiques très différents, démontrent la richesse et la potentialité renouvelées des parcs nationaux.

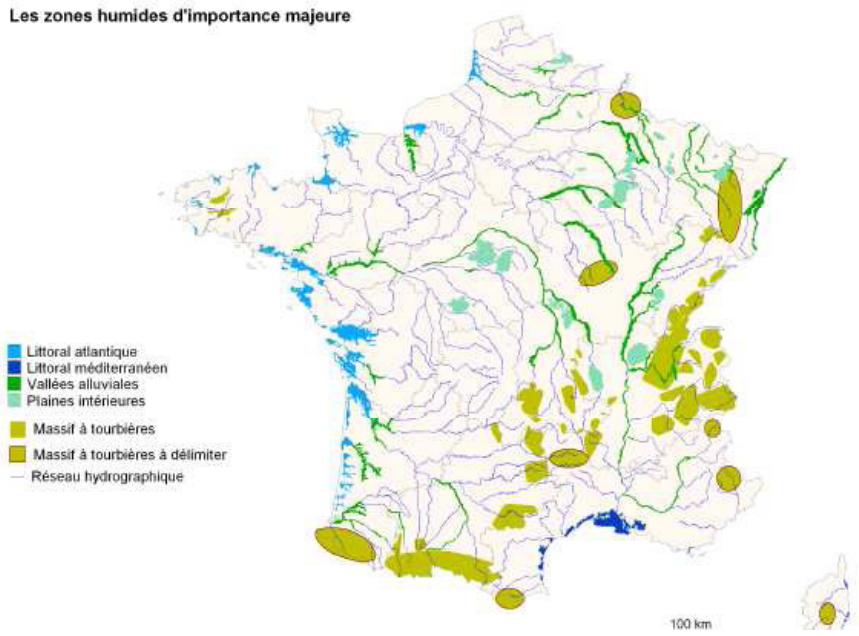
Le parc amazonien de Guyane concerne une surface de 3 390 000 hectares. Il est en particulier constitué d'un « cœur de parc » de 2 030 000 hectares de forêts primaires d'une forte valeur écologique et il intègre dans sa réglementation les modes de vie traditionnels de populations tirant leurs moyens de subsistance de la forêt. La forêt guyanaise, seul massif tropical amazonien de l'Union européenne, partie du plateau des Guyanes (qui s'étend du nord du Brésil au Vénézuela) est un haut lieu de biodiversité.

Le parc national de La Réunion implanté sur l'un des espaces les plus significatifs de la biodiversité mondiale et intégrant un des volcans les plus actifs de la planète, a des caractéristiques spécifiques telles qu'un fort taux d'endémisme au cœur du parc ou encore un ensemble d'écosystèmes étagés en altitude et non perturbés.

Concernant la création de **parcs naturels marins**, le premier d'entre eux en métropole, le parc naturel marin d'Iroise, a été créé le 28 septembre 2007. Le caractère original de ce parc est dû, notamment, à la diversité de ses habitats marins et à l'existence d'espèces rares ou menacées pour lesquels l'Iroise est d'intérêt national et européen.

Les zones humides sont par ailleurs d'une importance toute particulière pour la préservation de la biodiversité dans la mesure où elles accueillent une grande variété d'espèces végétales et animales spécifiques. Elles assurent aussi un rôle dans la gestion de l'eau, avec la régulation des débits des cours d'eau et l'épuration des eaux. Une carte des milieux à composante humide a été élaborée par l'Institut français de l'environnement et le Muséum national d'histoire naturelle à partir de l'exploitation et de la synthèse de couches géographiques disponibles au plan national en 2001. Il ne s'agit pas d'un inventaire exhaustif des zones humides mais d'une localisation des principaux milieux à composante humide en France métropolitaine, réalisée sur la base d'informations

géographiques disponibles au moment de sa conception. La superficie des zones ainsi délimitées s'élève à 1,8 million d'hectares.



Cet alinéa prévoit ensuite **que des aires marines protégées seront mises en place pour préserver la biodiversité marine afin de couvrir, en incluant le réseau Natura 2000 en mer et la création de parcs naturels marins, 10 % des eaux placées sous la souveraineté de l'État, d'ici 2012 en métropole et d'ici 2020 dans les départements d'outre-mer** ; les collectivités d'outre-mer volontaires seront accompagnées dans la mise en place d'aires marines protégées.

Dans le domaine de la protection de l'espace maritime, la France dispose d'une quinzaine de réserves naturelles nationales marines, un parc marin, un peu moins d'une dizaine d'arrêtés de protection de biotopes marins et déjà 206 sites Natura 2000 ayant un volet en mer. À ces dispositifs s'ajoutent les outils de protection du littoral (100 000 hectares d'espaces protégés par le conservatoire du littoral). L'outre-mer représente 90 % de la surface marine protégée en France.

S'agissant l'objectif de placer 10 % des eaux sous souveraineté de l'État dans un dispositif de protection, on peut se demander à quelles eaux maritimes il s'applique. On rappellera que la zone économique exclusive (ZEE) de la France, qui s'étend, conformément à la convention de Montego Bay sur le droit de la mer, jusqu'à 200 milles des côtes de notre pays représente une superficie de 11 millions

de km2 [1] : l'objectif serait donc de placer environ 1 million de km2 sous protection, sans compter la zone de protection écologique qui représente l'équivalent de la ZEE en Méditerranée. Cet objectif étant difficile à atteindre avant 2012, on en conclut que cet objectif s'applique aux eaux territoriales, qui s'étendent, conformément à l'article 3 de la Convention de Montego Bay, jusqu'à 12 milles en mer. Peut-être cet objectif s'étendra jusqu'à la zone contiguë, qui s'étend jusqu'à 24 milles des côtes (article 33 de la Convention de Montego Bay)

Cet alinéa prévoit enfin que **des plans de conservation ou de restauration seront mis en place dans les cinq ans afin de protéger les espèces végétales et animales en danger critique d'extinction en France métropolitaine dont 131 espèces ont été dénombrées en 2007.**

Le travail le plus important à ce jour pour répertorier les espèces menacées a été réalisé par l'UICN (Union mondiale pour la nature) qui a établi en 2007 une liste, au niveau mondial, de près de 40 000 espèces dont plus de 16 000 sont menacées d'extinction, le nombre total d'espèces éteintes a atteint le chiffre de 785 et 65 autres n'existent qu'en captivité ou en culture. Une déclinaison nationale de ces chiffres a été réalisée par le comité français de l'UICN, qui abouti à ce chiffre de 131 espèces en 2007.

Enfin, **le projet de loi prévoit que des plans de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, terrestres et marines, seront mis à l'œuvre afin de prévenir leur installation et leur extension et réduire leurs impacts négatifs**.

Cette disposition vise à apporter des solutions aux problèmes également mis en évidence par le comité français de l'UICN, dans un important document concernant les espèces envahissantes dans les collectivités d'outre-mer [2]. Selon ce rapport, les espèces exotiques envahissantes sont la troisième cause de perte de la biodiversité dans le monde. Les espèces, végétales ou animales, sont considérées comme envahissantes quand elles sont implantées, accidentellement ou volontairement, dans une région dont elles ne sont pas originaires et ou elles se développent très rapidement. Des micro-organismes aux plantes en passant par les algues, les champignons, les insectes ou les vertébrés, ces espèces sont impliquées dans la moitié de toutes les extinctions des 400 dernières années. Elles peuvent aussi avoir de graves conséquences économiques, sociales et sanitaires : dégradation de la nature, des paysages et du potentiel touristique, impacts sur l'agriculture, l'élevage ou la pêche, menaces sur la santé humaine dans le cas des virus, des bactéries et de certains insectes.

---

*(1) L'article 56 de la Convention de Montego Bay prévoit que « dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier a des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, **de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, etc ».***

(2)Le rapport peut être consulté à l'adresse : http://www.uicn.fr/IMG/pdf/1_UICN_2008_Especes_envahissantes_OM_-Synthese_generale_et_recommandations.pdf

Le dernier alinéa de cet article prévoit que **le soutien à la création d'expertise scientifique internationale pour la biodiversité, sur le modèle du GIEC, sera renforcé et constituera un axe important de la diplomatie environnementale.**

*
* *

La Commission est saisie d'un amendement de M. Christian Jacob, rapporteur, tendant à modifier la rédaction du premier alinéa de l'article 20 et, en conséquence, l'intitulé de l'article 2, de façon à évoquer positivement la lutte en faveur de la biodiversité.

La Commission *adopte* cet amendement.

La Commission a *rejeté* deux amendements identiques de MM. Yves Cochet et Jean Dionis du Séjour visant à prendre en compte la biodiversité sauvage et domestique.

La Commission *adopte*, après avis favorable du rapporteur, un amendement de Mme Laure de la Raudière tendant à insérer les mots « de valorisation » après le mot « conservation »

Elle *adopte* ensuite, après avis favorable du rapporteur, deux amendements de Mme Laure de la Raudière, le premier visant à valoriser la biodiversité au sein de continuités territoriales, le second visant à organiser un suivi et une évaluation des mesures prévues au premier alinéa.

La Commission est ensuite saisie d'un amendement de M. Jean-Paul Chanteguet visant à préciser que l'apport des écosystèmes pour la collectivité est reconnu, ce qui implique une concertation entre l'État et les acteurs concernés.

M. Jean-Paul Chanteguet. Afin de mieux protéger la biodiversité des écosystèmes – on prévoit une diminution des espaces naturels de l'ordre de 11 % d'ici à 2050 – il semble nécessaire de lui donner une valeur économique.

M. Christian Jacob, rapporteur. Je vous propose de retirer cet amendement au bénéfice du mien, qui précise que l'État étudiera avec les parties prenantes du Grenelle de l'environnement les dispositifs de valorisation.

M. François Brottes. Bien que la proposition du rapporteur nous semble plus timorée, nous retirons cet amendement.

L'amendement de M. Jean-Paul Chanteguet est *retiré* et la Commission *adopte* l'amendement du rapporteur.

La Commission *adopte* ensuite un amendement du rapporteur visant à mieux articuler les nouvelles trames avec les outils existants de protection de la

biodiversité, et introduisant le principe d'une compensation des atteintes à la biodiversité.

Puis elle est saisie d'un amendement de Mme Chantal Berthelot tendant à préciser que la déclinaison régionale de la stratégie nationale est élaborée en concertation avec les instances locales.

M. le Rapporteur. Avis défavorable, bien que j'approuve la logique de concertation qui sous-tend cet amendement. La mention des instances locales semble exclure du dispositif des personnes directement concernées, comme les exploitants agricoles.

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle est saisie ensuite, en discussion commune, d'un amendement du rapporteur visant à préciser que l'activité agricole ne sera pas supprimée dans les zones humides dont l'acquisition est projetée ; d'un amendement de Mme Laure de la Raudière tendant à envisager la protection et la valorisation des 20 000 hectares de zones humides sans préjuger des moyens d'y parvenir et de procéder en conséquence à une identification de ces zones ; ainsi que d'un amendement de M. André Chassaigne limitant à l'État l'objectif d'acquisition des zones humides.

M. le Rapporteur. L'agriculture doit être maintenue comme outil de gestion naturelle dans les zones humides, qui ne doivent pas devenir des territoires figés.

Mme Laure de la Raudière. Pourquoi reviendrait-il à l'État et aux collectivités d'acquérir ces zones humides ? L'objectif est de les protéger, pas nécessairement de les étatiser. Par ailleurs, il me semble intéressant d'identifier ces zones de façon concertée.

M. le Rapporteur. L'acquisition n'est pas obligatoire, elle n'est possible que si le propriétaire est vendeur. Pour autant, il me semble inopportun de priver l'État et les collectivités publiques de cette possibilité.

Mme Laure de la Raudière. Dans ce cas, introduisons le terme « ou », afin de faire de l'acquisition une alternative.

M. Martial Saddier. En contrat de « rivière », il est possible d'obtenir une déclaration d'utilité publique pour acquérir une zone humide.

M. François Brottes. Lorsqu'une contrainte est imposée sur un terrain et qu'en conséquence, le propriétaire souhaite vendre son bien à la collectivité publique, il est d'usage que celle-ci s'en rende acquéreur.

M. André Chassaigne. La loi sur l'eau, qui prévoit déjà la protection des zones humides, devrait être accompagnée d'une information donnée aux agriculteurs. Cela n'est pas le cas et c'est pourquoi un recensement des zones humides dans chaque département faciliterait l'intervention des différents acteurs.

M. Jean-Paul Chanteguet. Il s'agit bien de mettre en œuvre des mesures de protection plus fortes que les contrats du type Natura 2000 grâce à l'acquisition de 20 000 hectares de zones humides, conformément aux engagements du Grenelle.

M. Jérôme Saddier. J'appelle votre attention sur le fait que l'usucapion permet à une personne privée de devenir propriétaire d'un terrain si trois témoins et un notaire attestent qu'elle l'entretient depuis trente ans. On le voit déjà souvent en Savoie, où des entreprises de travaux publics qui exploitaient le gravier deviennent ainsi propriétaires d'une partie du domaine public fluvial de l'État. Ce projet devrait être l'occasion d'enrayer ce phénomène.

M. Jérôme Bignon. Pour satisfaire à l'objectif visé par l'article 20, il faut placer au moins 2 % du territoire métropolitain sous protection forte. Or, il n'y a pour cela qu'un moyen : que l'État et les collectivités locales ou d'autres personnes publiques deviennent propriétaires de ces terrains. Cela ne signifie pas que ces zones humides seront placées « sous cloche », mais que leur exploitation sera soumise à certaines contraintes. Il faut passer de la « conversation » à la « conservation ».

Mme Laure de la Raudière. Je retire mon amendement sous réserve d'en rédiger un nouveau, portant sur l'identification concertée des zones humides.

M. Jérôme Bignon. Cette idée me paraît intéressante, d'autant plus que certaines zones asséchées ont vocation à être protégées comme zones humides.

L'amendement du rapporteur est *adopté***,** l'amendement de M. André Chassaigne devenant sans objet**.**

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne visant à définir les modalités de révision des plans de conservation et de lutte, définis espèce par espèce.

Le rapporteur, favorable sur le fond, invite l'auteur à retirer son amendement, car il est de nature réglementaire.

L'amendement est *retiré*.

La Commission *adopte* l'article 20 *ainsi modifié*.

Article 21

Élaboration de la trame verte et bleue

Cet article prévoit **le principe ainsi que les modalités de constitution de la trame verte et bleue,** qui constituent l'une des propositions du Grenelle les plus importantes en matière de préservation de la biodiversité.

S'agissant de la trame verte, le rapport du groupe II du Grenelle de l'environnement (« *Préserver la biodiversité et les ressources naturelles* ») comporte une annexe III consacrée aux détails de cette proposition.

On peut y lire qu'il faut rétablir les flux entre les écosystèmes, à l'image du système sanguin, afin de revivifier les espèces et les espaces, dans le prolongement des engagements pris par notre pays dans le cadre de la Convention sur la diversité biologique signée par la France en 1992, qui prévoit, dans ses articles 6 à 8, l'élaboration de stratégies visant à la préservation de la biodiversité, notamment en identifiant des zones dans lesquelles cette biodiversité est importante.

Pour la mise en œuvre de la mesure, cette annexe propose la construction d'un cadre de référence national, en définissant les conditions d'une compatibilité entre la trame verte et les documents d'urbanisme, de planification et de protection de l'espace. C'est effectivement un élément fondamental qui ne saurait conduire à la remise en cause des compétences des communes dans ce domaine. Cette annexe prévoit ensuite de conditionner les financements des projets au respect de cette trame verte, et de lancer un programme national de recherche sur le thème des réseaux et corridors écologiques.

Cette annexe prévoit par ailleurs l'adoption d'une loi pour définir la trame verte nationale, ses modalités d'application et de gestion, son intégration dans les politiques et les documents d'aménagement et d'urbanisme. L'annexe propose prudemment que son opposabilité fasse l'objet d'une étude. Elle énonce que ces dispositions devront se traduire par une obligation de porter à connaissance des documents et cartes lors de l'élaboration des PLU, des SCOT et autres documents de planification, ainsi qu'un devoir d'analyse de ces documents d'urbanisme et de planification vis-à-vis du principe de continuité écologique. En cas de réponses insuffisantes ou d'atteintes à des zones clefs, les documents devront être revus.

Les participants au Grenelle ont donc eu des ambitions particulièrement étendues pour la trame verte ; il est évident que, pour les élus locaux en charge de l'intérêt général en matière d'aménagement local, ces propositions ne sauraient conduire à remettre en cause les compétences actuellement dévolues à l'organe délibérant de la commune.

Le projet de loi prévoit que **la trame verte est constituée, sur la base de données scientifiques, de grands ensembles naturels et d'éléments de connexion les reliant ou servant d'espaces tampons. Elle sera élaborée d'ici 2012 et pilotée dans chaque région en association avec les collectivités territoriales et en concertation avec les acteurs de terrain, notamment les agriculteurs, les forestiers et les usagers de la nature, dans un cadre cohérent garanti par l'État.**

À ce stade, cette rédaction pose de nombreuses questions qui trouveront des réponses dans les projets de loi ultérieurs d'application de la présente loi de

programmation : qui sera chargé d'élaborer cette trame verte ? quels seront les financements associés ?

De ce point de vue, les éléments à disposition de votre rapporteur concernant le projet de loi Grenelle 2 apportent quelques réponses : l'élaboration des trames vertes et bleues fera l'objet d'un « *schéma national de cohérence écologique* » adopté par décret en Conseil d'État. Il fait l'objet d'une carte au 1/500.000ème ; au niveau régional, c'est au préfet de région qu'il revient d'élaborer un tel schéma, en concertation avec les différentes collectivités. Le projet de loi Grenelle 2 prévoit en outre qu'un décret en Conseil d'État précise les modalités d'élaboration et de révision de ce schéma de région, ses conditions d'opposabilité aux grandes infrastructures linéaires, et le cadre contractuel permettant d'assurer la préservation et, en tant que de besoin, la restauration des continuités écologiques.

S'agissant des documents qui devront être compatibles avec ce nouveau schéma, le projet de loi Grenelle 2 vise les SCOT, les chartes des parcs nationaux et de parcs naturels régionaux. Il prévoit qu'en l'absence de SCOT, les PLU, les cartes communales et les documents en tenant lieu tiennent compte de ce nouveau schéma. Ces documents sont, le cas échéant, modifiés à cette fin dans un délai de trois ans.

La trame verte est donc prévue pour avoir une portée juridique importante.

L'alinéa 3 dispose que **la trame verte sera complétée par la trame bleue, son équivalent pour les eaux de surface continentales et leurs écosystèmes associés**. Le sujet de la continuité écologique des cours d'eau a déjà fait l'objet de débats importants dans le cadre de la discussion de la loi sur l'eau en 2006 ; il apparaît que, si la poursuite de cet objectif est effectivement importante, il ne saurait entrer en contradiction avec la production d'énergie hydraulique, qui est fondamentale pour pouvoir produire une énergie non carbonée en période de point. Votre rapporteur reviendra sur ce point dans l'examen de l'article 26.

Le dernier alinéa prévoit enfin que, **à l'issue d'un audit général qui aboutira en 2009, les modalités d'insertion de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme et les schémas d'infrastructure, ainsi que les conditions de sa prise en compte par la fiscalité locale, seront précisées.**

*

* *

Le président oppose l'article 40 à un amendement de M. André Chassaigne tendant à préciser que l'élaboration de la trame verte et bleue doit faire apparaître les niveaux d'engagement financier des différents partenaires.

La Commission *adopte* ensuite, après avis favorable du rapporteur, un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager tendant à préciser que la trame verte et bleue est élaborée en concertation avec les commissions locales de l'eau.

La Commission *rejette* deux amendements de MM. Yves Cochet et Jean Dionis du Séjour visant à élargir la liste des personnes consultées lors de l'élaboration de la trame verte.

La Commission est saisie de deux amendements de MM. Serge Poignant et Yves Albarello, soumis à une discussion commune, et tendant à mentionner les professionnels du paysage dans la concertation sur l'élaboration de la trame verte et bleue.

M. le Rapporteur. Il serait plus judicieux de conserver l'expression « acteurs de terrain », sans allonger la liste.

Après un bref échange auquel participent Mme Laure de La Raudière, M. Alain Gest et M. François Brottes, les amendements sont *retirés*.

Sur avis défavorable du rapporteur, la commission *rejette* un amendement de M. Michel Raison visant à reconnaître aux conservatoires d'espaces naturels un rôle dans la définition de la trame verte.

M. Bernard Reynès *retire* un amendement tendant à affirmer la nécessité d'une contractualisation équilibrée dans l'élaboration de la trame verte.

Après avis favorable du rapporteur, la commission *adopte* un amendement de M. Jérôme Bignon visant à ce que la trame verte soit prise en compte par les documents locaux d'urbanisme, faisant ainsi tomber un amendement de M. Yves Cochet.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur tendant à prévoir qu'une partie de la dotation globale de fonctionnement soit consacrée au financement de la trame verte et bleue, et *adopte* l'article 21 *ainsi modifié*.

Article 22

Amélioration de la connaissance dans le domaine de la biodiversité

Le présent article vise à fixer des objectifs en matière d'amélioration des connaissances dans le domaine de la biodiversité ; tout au long des travaux du Grenelle, il a été justement rappelé que les connaissances dans ce domaine sont parfois trop parcellaires, ce qui ne rend pas possible une protection adéquate de la biodiversité.

Les engagements du Grenelle portent, dans ce domaine, essentiellement sur la création d'une structure capable d'améliorer la connaissance dans le domaine de la biodiversité :

– création d'une mission parlementaire sur l'opportunité de créer une agence nationale d'expertise sur la biodiversité, regroupant les établissements publics existants concernés ;

– création d'un observatoire de la biodiversité et d'une fondation française de coopération portant sur la recherche sur la biodiversité ;

– mission interministérielle sur le service environnemental rendu par les jachères.

Cet article 22 rompt quelque peu avec cette logique organique pour s'intéresser directement aux domaines dans lesquels les compétences doivent être améliorées. À cet effet, le premier alinéa prévoit que la connaissance de la biodiversité sera renforcée : l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) marines et terrestres sera mis à jour d'ici 2010 ; les listes des espèces menacées seront révisées dans les mêmes délais. Cet alinéa prévoit ensuite qu'un réseau cohérent de conservatoires botaniques nationaux sera créé pour la flore et ses habitats.

LES ZONES NATURELLES D'INTERET ECOLOGIQUE, FLORISTIQUE ET FAUNISTIQUE (ZNIEFF)

Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue 2 types de ZNIEFF :

● les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;

● les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

L'inventaire ZNIEFF concerne progressivement l'ensemble du territoire français (Métropole, près de 15 000 zones : 12 915 de type I et 1 921 de type II, Outre-Mer, milieu terrestre et marin).

Une modernisation nationale (mise à jour et harmonisation de la méthode de réalisation de cet inventaire) a été lancée en 1996 afin d'améliorer l'état des connaissances, d'homogénéiser les critères d'identification des ZNIEFF et de faciliter la diffusion de leur contenu. En 2004, près de 2000 ZNIEFF ont été modernisées et validées au plan national sur 3 régions (Limousin, Normandie, Champagne-Ardenne).

Cet inventaire est devenu aujourd'hui un des éléments majeurs de la politique de protection de la nature. Il doit être consulté dans le cadre de projets d'aménagement du territoire (document d'urbanisme, création d'espaces protégés, élaboration de schémas départementaux de carrière….).

S'agissant des espèces protégées, c'est par arrêtés pris sur le fondement de l'article L. 411-1 du code de l'environnement que le ministère en charge de l'écologie peut, lorsqu'un intérêt scientifique particulier justifie la conservation d'espèces animales ou végétales, en interdire la destruction ou la coupe.

À titre d'exemple, on peut mentionner la protection, pour les mammifères, de toutes les espèces de chauves-souris, du hérisson d'Europe, le hérisson d'Algérie, de la musaraigne, de l'écureuil, du castor, du bouquetin, du loup, du lynx d'Europe, de l'ours, etc.

La révision de ces listes fait l'objet d'un débat récurrent, soit que de nouvelles espèces menacées méritent de faire l'objet d'un arrêté, soit que certaines espèces protégées viennent à proliférer ; le cas des buses et autres faucons a notamment été évoqué au cours des débats sur la loi relative au développement des territoires ruraux en 2004-2005.

La dernière phrase de **cet alinéa prévoit que la gestion des sites Natura 2000 terrestres et marins sera progressivement complétée d'ici 2013 et encadrée par les documents d'objectifs**. L'accès à une information pertinente et actualisée sera garanti.

Natura 2000 est un réseau européen institué par la directive européenne 92/43/CEE sur la conservation des habitats naturels de la faune et de la flore sauvage (connue communément sous le nom de « directive Habitats ») du 21 mai 1992. Le réseau, encore en cours de constitution, doit aussi permettre de réaliser les objectifs fixés par la Convention de Rio de Janeiro de 1992, ratifiée par la France en 1996.

La formation du réseau était initialement prévue pour juin 2004, après que les États membres ont sélectionné sur leurs territoires les sites naturels devant être incorporés. Cette sélection a pris du retard dans de nombreux pays, dont la France, qui n'est parvenue à valider sa liste de sites qu'en 2007, après un début de contentieux avec la Commission européenne, et n'a transmis à celle-ci son rapport sur la biodiversité française que le 5 mars 2008.

Deux types de sites coexistent dans le réseau Natura 2000 : les zones de protection spécialisée (ZPS) et les zones spéciales de conservation (ZSC). Les premières visent à favoriser la conservation des espèces d'oiseaux menacées, vulnérables ou rares. Les secondes ont pour objectif la préservation de sites écologiques présentant soit :

– des habitats naturels ou semi-naturels d'intérêt communautaire en raison de leur rareté ou du rôle écologique primordial qu'elles jouent ;

– des espèces de faune et de flore d'intérêt communautaire, ou bien pour les mêmes motifs que rappelés ci-dessus, ou bien pour leur valeur symbolique, ou bien enfin pour le rôle qu'elles tiennent dans l'écosystème.

Celle-ci n'imposant pas de méthode particulière pour la désignation des sites et pour leur gestion, les États membres ont choisi des formules relativement diverses. Mais seuls la France et le Royaume-Uni ont eu exclusivement recours à une approche contractuelle, aussi bien pour la détermination des activités concernées que pour la définition des périmètres, d'où un certain retard dans ces deux pays, par rapport à ceux, tels que les Pays-Bas, le Danemark, la Belgique et certains *Lander* allemands, qui ont choisi des méthodes plus directes.

La France a donc mis en place d'abord les contrats Natura 2000 puis, à partir de 2005, les chartes Natura 2000, dans le cadre de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux. Particulière à chaque site, la charte décrit les bonnes pratiques agro-environnementales auxquelles les propriétaires de terrain en site Natura 2000 peuvent souscrire. Leur engagement, dépourvu de contraintes, donne droit à une exonération de la taxe foncière sur les terrains non bâtis. Une circulaire interministérielle du 30 avril 2007 est venue préciser le contenu type des chartes, les modalités de leur élaboration dans le cadre du Document d'Objectifs (DOCOB) déterminé par le gestionnaire du site, collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales, enfin la procédure d'adhésion à la charte.

À la fin de l'année dernière, l'Union européenne comptait 4 700 ZPS, pour une superficie de 455 000 km² et 21 000 ZSC, pour une superficie de 561 000 km², soit à peu près celle de la France. De nombreux sites appartiennent, au moins partiellement, à chacune de ces deux types de zones.

En France, le réseau comptait, à la même époque, 1 705 sites couvrant 6,8 millions d'hectares, soit 12,4 % du territoire métropolitain terrestre. Ainsi notre pays comble-t-il peu à peu son retard qui lui a déjà valu trois sanctions de la Cour de Justice des Communautés européennes :

– le 6 avril 2000 pour le retard pris dans la transposition des directives en droit interne ;

– le 11 septembre 2001 pour insuffisance de propositions de ZSC ;

– le 26 novembre 2002 pour insuffisance de désignation de ZSC.

La liste des sites français ayant été maintenant validée par la Commission européenne, les derniers contentieux ont été définitivement classés.

Le dernier alinéa de cet article prévoit enfin **qu'un effort sera consenti pour renforcer les compétences en sciences de la nature et développer la recherche tant fondamentale que finalisée sur la biodiversité**. Les moyens de la fondation scientifique pour la biodiversité seront renforcés et diversifiés à cette fin.

La fondation scientifique pour la biodiversité est un organe lancé par le ministre du développement durable et la ministre en charge de la recherche le 26 février 2008 ; il a été mis au point à partir de l'Institut français de la biodiversité et du Bureau des ressources génétiques, qui regroupe le CEMAGREF, le CIRAD, l'IFREMER, l'INRA, le Muséum d'histoire naturelle, et le BRGM. L'objet de cette fondation est d'améliorer la collaboration de ces organismes dans le domaine de la biodiversité.

*

* *

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur tendant à affirmer le rôle des dispositifs existants dans la connaissance de la biodiversité, faisant ainsi tomber trois amendements de M. Jean Dionis du Séjour ayant un objet similaire.

La Commission examine deux amendements identiques de Mme Laure de la Raudière et M. Jean Dionis du Séjour visant à rappeler la responsabilité des comités de pilotage dans l'élaboration des documents d'objectifs.

Les amendements sont *retirés* après que le rapporteur a précisé que c'était le droit en vigueur.

Le président oppose **l'article 40** à un amendement de M. André Chassaigne tendant à faire garantir par l'État les ressources du futur observatoire national de la biodiversité, puis *adopte* l'article 22 ainsi modifié.

La Commission *adopte* l'article 22 *ainsi modifié***.**

Article 23

Financement de la préservation de la biodiversité

Cet article vise à prévoir les modalités selon lesquelles seront financées les actions en faveur de la biodiversité.

Le premier alinéa prévoit que **l'État contribuera au financement d'actions destinées à élaborer la trame verte et bleue, à mettre en place et gérer des aires protégées, à acquérir des zones humides, à sauvegarder les espèces menacées, à inventorier la biodiversité et à analyser son érosion.**

Afin de mettre ces actions en œuvre, la part de financement de l'État pourra être portée progressivement de 190 à 300 millions d'euros d'ici 2013.

Selon cet article, **l'État doit engager une négociation pour développer des solutions nouvelles de financement pour la biodiversité. Il fera appel aux financements de la Communauté européenne. Il mettra à l'étude des propositions d'outils économiques à disposition des collectivités territoriales et des initiatives pour développer la contribution des entreprises.**

Ces pistes de financement ne sont évoquées ni par le rapport du groupe de travail n° 2, ni par les engagements du Grenelle. Selon les informations fournies à votre rapporteur, elles font notamment référence aux opérations menées par la Caisse des dépôts et consignation. En février 2008, elle a notamment lancé une filiale « *CDC Biodiversité* » avec pour vocation d'accompagner l'ensemble des acteurs publics et privés dans leurs projets de développement de la biodiversité en France et en Europe.

*
* *

La Commission est saisie d'un amendement de Mme de la Raudière tendant à préciser que l'État finance les actions de protection et de valorisation des zones humides.

Mme Laure de La Raudière. L'objectif du Grenelle est de protéger et valoriser les zones humides, et non simplement de les acquérir.

M. le Rapporteur. Votre amendement est satisfait par l'article 20 tel qu'il a été modifié.

L'amendement est *retiré*.

Après un avis favorable du rapporteur, la commission *adopte* un amendement de M. Jérôme Bignon visant à ce que l'État évalue la conformité de la fiscalité aux objectifs du Grenelle en matière de biodiversité, faisant tomber un autre amendement de M. Yves Cochet.

Sur avis défavorable du rapporteur, la commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne visant à étendre la responsabilité environnementale des entreprises, le rapporteur ayant estimé que le financement de la protection de la biodiversité ne doit pas peser uniquement sur les entreprises.

La Commission *adopte* ensuite l'article 23 *ainsi modifié*.

Article additionnel après l'article 23

Obligation de déclaration des ruches à compter de 2010

La Commission examine un amendement de M. Martial Saddier tendant à imposer la déclaration des ruches à compter de 2010.

M. Martial Saddier. Une telle déclaration paraît indispensable si l'on veut réorganiser la filière –d'un point de vue sanitaire notamment.

M. François Brottes. Cette obligation sera nulle si elle n'est pas assortie d'une sanction.

M. Martial Saddier. Parlementaire en mission sur ces questions, je vous assure que la profession est demandeuse d'une telle mesure.

La Commission *adopte* l'amendement.

Article additionnel après l'article 23

Mise en place d'une interprofession de la filière apicole

Elle *adopte* ensuite un autre amendement de M. Martial Saddier visant à la mise en place d'une interprofession apicole.

M. Michel Raison. Prenons garde tout de même à ne pas accabler de prélèvements une filière déjà fragile.

CHAPITRE II

RETROUVER UNE BONNE QUALITE ECOLOGIQUE DE L'EAU ET ASSURER SON CARACTERE RENOUVELABLE DANS LE MILIEU ET ABORDABLE POUR LE CITOYEN

Article 24

Objectifs de la gestion de l'eau

Le présent article a pour objet de fixer les objectifs de la gestion de l'eau dans notre pays à l'horizon de 2015 ; dans l'ensemble, ces objectifs ont déjà été évoqués, voire figurent déjà dans un texte de loi, suite au vote de la loi n° 204-338 du 21 avril 2004 portant transposition de la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, et dans la loi n° 2006-1772 sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006.

L'article 2 de la loi du 21 avril 2004 prévoit que les objectifs de qualité et de quantité des eaux que fixent les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux correspondent :

1° Pour les eaux de surface, à l'exception des masses d'eau artificielles ou fortement modifiées par les activités humaines, à un bon état écologique et chimique ;

2° Pour les masses d'eau de surface artificielles ou fortement modifiées par les activités humaines, à un bon potentiel écologique et à un bon état chimique ;

3° Pour les masses d'eau souterraines, à un bon état chimique et à un équilibre entre les prélèvements et la capacité de renouvellement de chacune d'entre elles ;

4° À la prévention de la détérioration de la qualité des eaux ;

Les objectifs mentionnés ci-dessus doivent être atteints au plus tard le 22 décembre 2015. Toutefois, s'il apparaît que, pour des raisons techniques, financières ou tenant aux conditions naturelles, les objectifs mentionnés aux 1°, 2° et 3° ci-dessus ne peuvent être atteints dans ce délai, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux peut fixer des échéances plus lointaines, en les motivant, sans que les reports ainsi opérés puissent excéder la période correspondant à deux mises à jour du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

Le premier alinéa reprend donc largement cette rédaction en prévoyant que, **dans le domaine de l'eau, l'objectif est d'atteindre ou de conserver d'ici 2015 le bon état écologique ou le bon potentiel pour l'ensemble des masses d'eau, tant continentales que marines.** On peut s'étonner de cette référence aux masses d'eau marines qui n'entrent absolument pas dans le champ d'application de la directive cadre sur l'eau 2000/60/CE. Tout au plus l'article 1er de cette directive fait-il mention des eaux côtières (situées à moins d'un mille marin de la côte), référence qui devrait également être reprise dans le présent projet de loi.

Le présent projet de loi prévoit par ailleurs **que l'État se fixe l'objectif de ne pas recourir aux reports de délais, autorisés par les dispositions de la directive cadre sur l'eau, pour plus d'un tiers des masses d'eau**. Il est en effet communément admis que les objectifs de la directive cadre ne pourront être atteints pour l'ensemble des eaux de surface ou souterraines ; la question porte désormais sur les reports de délais qui pourront être opérés, l'objectif d'un tiers étant assez ambitieux.

Dans son rapport sur la loi sur l'eau, notre collègue André Flajolet notait en effet : « *Alors qu'il ne reste plus qu'une dizaine d'années pour que la France réponde aux objectifs fixés par la directive, il apparaît aujourd'hui que le chemin à parcourir est encore long : pour les eaux de surface, l'objectif de bon état écologique et chimique n'est atteint que sur près de la moitié des points de suivi de la qualité des eaux superficielles. Un rapport du ministère de l'écologie contient par ailleurs une « évaluation du risque de non atteinte des objectifs environnementaux de la directive », dont il ressort que :*

- pour les eaux souterraines, le risque d'infraction avec les dispositions de la directive en 2015 est localement élevé, puisque le taux des masses d'eau risquant de ne pas être dans un bon état écologique en 2015 pourrait varier de 17 % dans le bassin de l'Escaut, des régions côtières de la Manche et de la Mer du Nord, à près de 39 % pour la Meuse, voir près de 50 % pour certains départements d'outre-mer. D'après le rapport, la présence de pesticides, de pollutions organique, azotée et phosphorée est le point commun à toutes ces masses d'eau à risque ;

- s'agissant des masses d'eau souterraines, la situation est très contrastée suivant les bassins, et localement assez préoccupante, compte tenu du fait que les résultats sur les masses d'eau souterraines sont très longs à obtenir. Votre rapporteur note avec regret que l'ensemble du bassin de l'Escaut, des régions côtières de la Manche et de la Mer du Nord sont classées à risque, de même que la totalité du bassin de la Sambre et la quasi-totalité du bassin de la Seine. La situation est, au contraire, assez concluante dans le bassin du Rhône, de la Garonne et de la Corse, tandis qu'elle est mitigée dans le bassin Loire-Bretagne et Rhin-Meuse. Nitrates et pesticides sont à l'origine de la très grande majorité des situations critiques. »

Pour la réalisation de cet objectif, **il est prévu d'interdire l'utilisation des phosphates dans tous les produits lessiviels à compter de 2012, hormis pour les produits destinés au lavage industriel de vaisselle pour lesquels cette date est repoussée de trois ans**.

Le rapport de l'OPECT de 2003 sur « **La qualité de l'eau et de l'assainissement en France** » constitue encore la référence s'agissant de la définition et de l'analyse de l'ampleur des pollutions de l'eau de notre pays. Voici un extrait parlant s'agissant du problème des phosphates:

« Le phosphore est utilisé dans les engrais agricoles (c'est avec l'azote le deuxième facteur limitant qui conditionne la croissance des plantes) et dans l'industrie chimique, mais il est surtout utilisé dans les lessives où un de ses dérivés constitue un adoucisseur d'eau qui facilite le lavage. Il est à ce titre massivement présent dans les eaux usées d'origine urbaine. Malgré sa diminution notable dans les lessives, le phosphore reste utilisé. Peu de sociétés ont respecté l'engagement professionnel de limiter la proportion de phosphore à 20 %. On compte environ 70 000 tonnes de rejets de phosphore par an, dont 51 % d'origine urbaine. À proximité des grands centres urbains, cette part peut aller jusqu'à 95 %.

Tandis que le phosphore d'origine agricole reste dans le sol et dans la plante, le phosphore d'origine domestique se trouve directement dans les eaux usées qui agissent alors en vecteur de pollution. Le phosphore, naturellement peu présent dans l'eau, cesse d'être un facteur limitant et, au contraire, favorise la prolifération algale qui est l'un des principaux signes de l'eutrophisation des eaux. Ce phénomène est particulièrement marqué dans les eaux stagnantes.

L'eutrophisation engendre de nombreuses conséquences négatives pour l'homme avec, d'une part, la diminution des usages des plans d'eau (pêche, loisirs), et d'autre part, une diminution de l'efficacité des traitements d'eau potable liée à la multiplication des matières en suspension et à la transformation des caractéristiques de l'eau (acidité, odeurs, goût).C'est pourquoi les fabricants de lessives s'étaient engagés, en 1990, à créer au moins une lessive sans phosphates par marque et à réduire la teneur des nouveaux produits à un maximum de 20 % de phosphates. Tous les consommateurs avertis peuvent voir que certaines marques commerciales ne respectent pas cet engagement. L'attention portée aux nitrates et la diminution des phosphates dans les lessives ont fait oublier que le risque phosphates n'est pas écarté. Même moins nombreuses qu'avant, des quantités de phosphates continuent de se déverser dans les rivières. Très peu d'usines de traitement des eaux usées possèdent des installations de déphosphatation et plusieurs experts craignent que l'eutrophisation ne perdure. »

En outre, d'ici 2012, **des plans d'action seront définis pour assurer la protection des cinq cents captages les plus menacés par les pollutions diffuses, notamment les nitrates**. Les agences de l'eau développeront un programme spécifique sur les aires d'alimentation de captage et adapteront leurs ressources financières à cet effet.

Les périmètres de protection des captages d'eau sont destinés à prévenir les contaminations par des substances polluantes autour des points de prélèvements d'eau destinée à l'alimentation des collectivités publiques.

On distingue trois types de périmètres :

– le périmètre de protection immédiate dans lequel toutes les activités sont interdites en dehors de celles qui sont en liaison directe avec l'exploitation de captage. Les terrains compris dans ce périmètre doivent être acquis en pleine propriété par le bénéficiaire du périmètre. L'ordre de grandeur est variable. Il peut être de quelques mètres carrés, en n'incluant que la tête d'ouvrage, à 2/300 mètres de diamètre pour les grands captages sollicitant une nappe phréatique ;

– le périmètre de protection rapprochée dont l'étendue est calculée après évaluation de caractéristiques hydrogéologiques du secteur (nature de la roche, fissures...), de la

vulnérabilité de la nappe, et des risques de pollution. Les terrains compris dans ces périmètres font l'objet de servitudes : certaines activités sont interdites, d'autres activités sont réglementées, soumises à des conditions d'exploitation ou des prescriptions destinées à la protection des eaux (techniques d'assainissement des eaux usées, stockage de produits dangereux, épandages...) ;

– le périmètre de protection éloignée. Il renforce le précédent contre les pollutions permanentes ou diffuses, à des distances plus éloignées du lieu de captage, mais n'est que facultatif.

Les périmètres de protection bénéficient aux collectivités locales et à leurs groupements. L'établissement du périmètre de protection suit une procédure complexe. L'initiative appartient à la collectivité. Le périmètre et les servitudes qui lui sont liées sont arrêtés par le préfet du département sous forme d'un arrêté de déclaration d'utilité publique constituant la protection. Conformément aux lois sur l'eau de 1964 et 1992, l'établissement des périmètres de protection est obligatoire, depuis le 12 décembre 1964, pour tout nouveau captage créé après cette date et depuis le 5 janvier 1997, pour tous les autres captages.

Le rapport de l'OPECST précité a très clairement mis en évidence les raisons de l'échec de la politique de protection des captages: « *La raison essentielle est liée à la procédure, signalée en annexe, qui est particulièrement lourde. Elle crée plus de problème qu'elle n'en résout. Le verrou principal réside dans l'inscription des servitudes aux hypothèques, très longue et coûteuse. Ce blocage est parfaitement connu et on s'étonnera qu'il n'y soit toujours pas remédié.*

Il est également établi que le dispositif n'est pas efficace partout (le degré de protection que l'on peut assurer en terrains karstiques, avec des fissures, n'est pas le même que dans le cas d'un aquifère homogène) ni surtout, contre toutes les pollutions. Le dispositif, instauré en 1964, est adapté aux pollutions accidentelles (servitude de stockage des produits dangereux) ou identifiées (assainissement, épandages...) mais n'est pas un instrument efficace pour réduire les effets des pollutions diffuses, notamment les pollutions azotées d'origine agricole, qui sont aujourd'hui majoritaires. « L'affirmation est cependant à nuancer pour les produits phytosanitaires, qui justifient de porter un effort particulier sur les zones les plus proches du captage ».

Enfin, même si le Conseil d'évaluation n'en fait pas un argument prioritaire, le coût ne doit pas être sous estimé. Il correspond aux dépenses de la phase administrative (coût des études, publicité foncière... de l'ordre de 10 000 euros), et aux dépenses des prescriptions (achats de terrains, travaux d'aménagement ou de dépollution, éventuellement indemnisations des servitudes... de l'ordre de 12 000 euros) ».

Pour apporter une solution à ces problèmes, la loi sur l'eau du 30 décembre 2006 prévoit que le gouvernement délimitera d'office par décret le périmètre de ces aires d'alimentation les plus importantes. À l'intérieur, un ensemble d'actions de préservation devait être mis en œuvre consistant à introduire des dispositifs enherbés, à couvrir les sols, à mettre en place des aménagements limitant le transfert de résidus de pesticides, à convertir des terres en prairies, à contraindre à la rotation des cultures, à supprimer certaines cultures, à interdire le recours aux produits phytosanitaires et aux désherbants, et à accroître les capacités supplémentaires de stockage des effluents d'élevage.

Le présent article prévoit par ailleurs que **les prélèvements seront adaptés aux ressources, en respectant l'écologie des hydrosystèmes et les priorités d'usage**. Pour la gestion des conflits d'usage liés à l'utilisation de l'eau,

la loi sur l'eau de 2006 prévoit précisément une réforme de la gouvernance qui doit permettre de mieux prévoir les besoins liés aux différents usages

Il prévoit par ailleurs que **les travaux à réaliser dans les stations d'épuration restant à mettre aux normes seront achevés dans les meilleurs délais techniquement réalisables et, en aucun, cas au-delà de trois ans, afin d'atteindre un taux de conformité de 98 % d'ici 2010 et de 100 % d'ici 2011.** Le parc de stations d'épuration sera modernisé afin qu'il ne provoque plus de déclassements de masse d'eau.

Le problème de la non-conformité des certaines stations d'épuration avec la directive européenne relative aux eaux résiduaires urbaines a fait l'objet d'une analyse approfondie par la sénatrice Fabienne Keller intitulé « *Changer de méthode ou payer : un an après, la France face au droit communautaire de l'environnement* ». D'après ce rapport, le coût des astreintes pourrait atteindre 300 à 400 millions d'euros, à tel point que Mme Nelly Olin avait émis l'idée de transférer ces amendes sur le budget des collectivités fautives.

Par la suite, à l'occasion de l'inauguration de la station d'épuration de Biganos le 14 septembre 2007, le ministre d'État M. Jean-Louis Borloo avait lancé un « appel solennel » pour mettre fin à la non conformité des 146 stations représentant 36 millions d'habitants, soit près de la moitié de la population française (sur 13 000 stations d'épuration au total). Les deux bassins les plus concernés sont ceux de la Seine et du Rhône. Un plan d'action a été lancé avec les orientations suivantes :

Mise en demeure de toutes ces collectivités, en leur demandant la réalisation d'un planning d'investissement et les études de faisabilité dans un délai d'un an ;

Consignation des fonds nécessaires sur le budget des collectivités concernées qui n'exécuteront pas les mises en demeure ;

Perte des aides à taux plein et la totalité des primes de bon fonctionnement pour les collectivités qui n'auront pas conventionné en parallèle avec l'agence de l'eau de leur territoire avant la fin de l'année 2007 ;

Mise à disposition des collectivités moyennes qui auront des difficultés liées à l'augmentation du prix de l'eau d'une **enveloppe supplémentaire de 2 milliards d'euros sous forme de prêts bonifiés avec l'aide de la Caisse des Dépôts**.

Le dernier alinéa de cet article prévoit enfin que **la récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées seront développées dans le respect des contraintes sanitaires**. Il renvoie au vote, dans le cadre de la loi sur l'eau de 2006, d'un crédit d'impôt sur la récupération des eaux de pluie. Au stade la mise en œuvre de ce crédit d'impôt, certaines réticences sont apparues du côté de la direction générale de la santé s'agissant de l'utilisation des eaux de pluie récupérées à l'intérieur des habitations, considérant qu'un dispositif mal entretenu peut engendrer des risques sanitaires pour les habitants mais aussi contaminer le réseau d'adduction d'eau lorsque l'eau récupérée transite par les mêmes tuyaux que l'eau distribuée.

L'intérêt de ces dispositifs ne se dément pourtant pas et, s'il faut être vigilant aux questions de santé publique, cette récupération doit être promue dans un cadre réglementaire clair.

*
* *

La Commission examine un amendement de M. André Chassaigne faisant de l'approvisionnement durable en eau un objectif prioritaire.

M. le Rapporteur. Je suis favorable à cet amendement, sous la réserve que les mots « notamment dans le domaine agricole et industriel » soient supprimés. Il ne faudrait pas stigmatiser ces professions.

M. André Chassaigne. J'accepte cette correction.

La Commission *adopte* l'amendement ainsi *rectifié*.

Elle examine ensuite un amendement de Mme Laure de la Raudière, visant à supprimer la référence aux reports de délais prévus par la loi sur l'eau.

Mme Laure de La Raudière. La loi sur l'eau fixant des objectifs extrêmement rigoureux, le bon sens commande de préserver une certaine souplesse dans l'application de la directive cadre sur l'eau, qui représente déjà un coût considérable pour les collectivités locales.

M. le Rapporteur. Défavorable. Il s'agit d'un objectif dont la mise en œuvre sera adaptée en fonction des circonstances locales.

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Jean Dionis du Séjour visant à garantir une définition européenne des objectifs en matière d'eau.

La Commission *adopte*, après avis favorable du rapporteur, un amendement de M. Jérôme Bignon tendant à supprimer toute exception à l'interdiction d'utiliser les phosphates dans les lessives, rendant sans objet deux amendements similaires de MM. Jean Dionis du Séjour et Yves Cochet.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet étendant au bassin versant la protection des captages d'eau.

La Commission est saisie de trois amendements identiques de M. Martial Saddier, de M. Jérôme Bignon et de M. Yves Cochet tendant à favoriser l'agriculture biologique sur les périmètres de captage d'eau potable.

M. le Rapporteur. Sagesse. L'agriculture biologique n'est pas forcément sans incidence dommageable sur ces zones.

M. Antoine Herth. Une reconversion à l'agriculture biologique suppose que toute l'exploitation se reconvertisse ; or les surfaces de captage ne représentent parfois qu'une partie des exploitations. Il faudrait donc étendre cette possibilité à l'agriculture conventionnelle dans certains cas spécifiques.

M. Yanick Paternotte. On pourrait au moins l'étendre à l'agriculture raisonnée.

M. André Chassaigne. Il faut préciser la portée d'une telle mesure. Sera-t-elle par exemple opposable aux SAFER ?

M. Michel Raison. Cela sent l'idéologie. Comme si seule l'agriculture biologique respectait l'environnement !

M. Yanick Paternotte. L'amendement ne pose ni une obligation ni une opposabilité aux tiers.

M. François Brottes. L'agriculture biologique n'a pas besoin de grandes surfaces. Une telle mesure serait pour certains agriculteurs l'occasion de se reconvertir dans l'agriculture biologique.

M. le Rapporteur. Il conviendrait de réécrire cet amendement dans le sens de la proposition d'Antoine Herth.

M. Martial Saddier. Je le retire, mais j'observe que l'agriculture française est incapable de satisfaire la demande de produits biologiques, qui connaît aujourd'hui un formidable essor au bénéfice des produits d'importation.

M. le Président. Ce sujet devra être abordé à nouveau à l'article 88.

Les amendements sont *retirés***.**

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Serge Poignant, visant à promouvoir la gestion collective des prélèvements d'eau et la construction de stockage, rendant sans objet deux amendements similaires de M. Jean Dionis du Séjour et de Mme Laure de La Raudière.

La Commission *rejette* un amendement de M. Jean Dionis du Séjour visant à la création de ressources nouvelles.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de précision de Mme Fabienne Labrette-Ménager.

Puis le président oppose l'article 40 à un amendement de M. André Chassaigne prévoyant une dotation de l'État en faveur des collectivités qui organisent la récupération des eaux pluviales.

La Commission *adopte* ensuite l'article 24 *ainsi modifié*.

Article 25

Réduction de la présence dans les milieux aquatiques des substances dangereuses prioritaires

Cet article de portée très générale prévoit que **des objectifs de réduction de la présence dans les milieux aquatiques des substances dangereuses prioritaires identifiées par la réglementation européenne seront fixés par l'État** après concertation avec les organisations représentatives des acteurs concernés. Les agences de l'eau fourniront leur appui aux actions de réduction et à l'effort de recherche et développement nécessaires.

Cette disposition vise, outre les phosphates qui ont déjà été mentionnés, le problème des nitrates (sachant que le problème des pesticides fait l'objet de l'article 28 du présent projet de loi). Le rapport Keller précité analyse également dans le détail les risques encourus en cas de dépassement des teneurs prévus par la directive nitrate :

« L'affaire C-266/99 dite des « Nitrates de Bretagne » a également connu une évolution défavorable depuis la parution des précédents travaux de votre rapporteur spécial, puisque la Commission a décidé de saisir la Cour de justice des communautés européennes le 21 mars 2007.

Bien qu'assortie d'un sursis de trois mois, cette décision de saisine s'accompagne d'une demande d'astreinte journalière de 117 882 euros et du paiement d'une somme forfaitaire de 13 098 euros par jour, soit un risque total évalué à plus de 40 millions d'euros.

Le stade particulièrement avancé de cette procédure laisse à nouveau une condamnation, dans la mesure où, compte tenu du temps de réaction des milieux naturels, même les mesures environnementales les plus énergiques pourraient ne pas suffire à atteindre dans les délais les seuils imposés par la législation communautaire.

La Commission ne renoncera donc à saisir formellement la Cour que si elle prend au sérieux les mesures récemment prises par le gouvernement français et leur laisse le temps de produire leurs effets sur les milieux. Dans l'hypothèse inverse, la saisine de la Cour pourrait intervenir dès juin et entraîner une condamnation au début de l'année 2009.

Un ultime témoignage de patience de la part de la Commission paraît improbable à votre rapporteur spécial, dans la mesure où la directive enfreinte date de 1975 et le premier arrêt en manquement de 2001. »

*

* *

La Commission est saisie d'un amendement de M. Bernard Reynès tendant à prévoir la suppression, et non simplement la réduction, des substances dangereuses prioritaires.

M. Bernard Reynès. La législation européenne impose l'élimination des substances dangereuses prioritaires.

M. le Rapporteur. On ne peut pas décréter leur suppression pure et simple. D'ailleurs, la législation européenne ne fait qu'imposer un seuil de présence des nitrates.

M. Michel Raison. Il est scientifiquement impossible d'éliminer totalement les nitrates, qui sont présents naturellement dans l'environnement.

L'amendement est *retiré***.**

La Commission *adopte*, après avis favorable du rapporteur, un amendement de M. Jérôme Bignon tendant à compléter l'objectif de réduction des substances prioritaires dans les milieux aquatiques par un objectif de réduction de leurs émissions chroniques et accidentelles, rendant sans objet deux amendements similaires de MM. Yves Cochet et Jean Dionis du Séjour.

La Commission *rejette* deux amendements de M. Yves Cochet tendant à promouvoir l'agriculture biologique et à rééquilibrer les redevances versées aux agences de l'eau.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, deux amendements de M. André Chassaigne tendant respectivement à relever les taux de calcul de la redevance pour pollutions diffuses et à accélérer l'élaboration et l'adoption des mesures réglementaires relatives à l'application de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques.

Elle *adopte* l'article 25 *ainsi modifié*.

Article additionnel après l'article 25

Prise en compte de la mobilité des cours d'eau

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne tendant à fixer des objectifs précis de protection de périmètres des lits mineurs et majeurs, déclinés au niveau des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux.

Après l'article 25

Elle *rejette* ensuite, après avis défavorable de M. le rapporteur, trois autres amendements du même auteur tendant respectivement à fixer des objectifs de réduction de l'usage d'alluvions, à ne plus accorder, à compter du 1er janvier 2009, aucune autorisation ou concession pour la construction de nouveaux seuils ou barrages sur les cours d'eau ou portions de cours d'eau inscrits comme site ou proposition de site d'importance communautaire dans le cadre du réseau Natura 2000, et à définir avant le 31 décembre 2010 l'ensemble des zones humides métropolitaines.

Article 26

Élaboration de la trame bleue

Le présent article prévoit que **la trame bleue permettra de préserver et de reconstituer la continuité écologique des milieux nécessaire à la réalisation de l'objectif d'atteindre ou de conserver d'ici 2015 le bon état écologique ou le bon potentiel pour les masses d'eau superficielles** ; en particulier, **l'effacement des obstacles les plus problématiques pour la migration des poissons sera mis à l'étude**.

Cette dernière mention est évidemment tout à fait problématique compte tenu des débats qui ont déjà été menés devant notre Assemblée lors de l'examen de loi sur l'eau en 2006. Au cours de ces débats, il a été rappelé que la migration des poissons, qui est certes un objectif important pour la biodiversité, ne saurait conduire à remettre en cause les barrages permettant la production d'énergie hydroélectrique. On notera d'ailleurs que l'importance de cette source d'énergie a été rappelée cet été par le ministre d'État à l'occasion de la publication du décret permettant la mise en concurrence des concessions hydroélectriques.

On rappellera en outre que cette formulation n'est pas compatible avec les dispositions de la loi sur l'eau de 2006 qui viennent d'être votées, prévoyant un renforcement des aménagements sur les obstacles qui ne permettent pas le passage des poissons vivant alternativement en eau douce et en eau salée (c'est-à-dire essentiellement le saumon). Votre rapporteur y substituera donc celle, plus consensuelle, d'aménagement de ces obstacles.

Le dernier alinéa de cet article prévoit enfin que le développement des maîtrises d'ouvrages locales sera recherché, notamment en y associant les collectivités territoriales, afin de **restaurer et entretenir les zones humides et les réservoirs biologiques essentiels pour la biodiversité et le bon état écologique des masses d'eau superficielles**. En particulier, la création des établissements publics territoriaux de bassin (EPTB) sera encouragée, ainsi que l'investissement des agences de l'eau dans ces actions. L'importance écologique des zones humides a été rappelée ci-dessus ; s'agissant des EPTB, on rappellera que l'article L. 213-2 du code de l'environnement prévoit, pour faciliter la gestion de l'eau à l'échelle d'un bassin, la possibilité de créer entre les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements, un établissement public. La loi sur l'eau de 2006 avait conforté

le rôle de ces EPTB à condition qu'ils ne viennent pas compliquer la gouvernance de l'eau, déjà fort complexe dans notre pays, sachant que les orientations politiques doivent être impulsées par le comité de bassin.

*
* *

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de précision de Mme Laure de La Raudière.

Elle est ensuite saisie de sept amendements pouvant être soumis à une discussion commune, présentés respectivement par M. Jean Dionis du Séjour, M. Jérôme Bignon, M. Yves Cochet, M. Jean Dionis du Séjour, M. Jean-Claude Lenoir, M. le rapporteur et Mme Fabienne Labrette-Ménager.

M. Jean Proriol. L'amendement de M. Jean Dionis du Séjour tend à supprimer, à la fin de l'alinéa 1, les mots « en particulier l'effacement des obstacles les plus problématiques pour la migration des poissons sera mis à l'étude ». Cette expression répond manifestement au souci de satisfaire quelques organisations non gouvernementales désireuses d'éliminer certains ouvrages hydroélectriques.

M. le Rapporteur. Mon amendement tendant à insérer après le mot « effacement » les mots « ou l'aménagement » apporte une souplesse qui devrait satisfaire les auteurs des différents amendements de cette série.

M. André Chassaigne. Sans doute M. Proriol craint-il que la possibilité d'effacement de certains ouvrages, qui pourrait se justifier pour ceux qui menacent réellement la migration des poissons, n'entraîne la disparition du barrage de Poutès, en Haute-Loire. De fait, la disparition de cet ouvrage poserait la question de la compensation financière des pertes de recettes pour les collectivités territoriales concernées.

M. Jean Proriol. Je suis surpris que M. Chassaigne soit défavorable à l'énergie hydroélectrique, que défendait pourtant M. Yves Cochet, alors ministre de l'environnement, à la tribune de l'Assemblée. Quant à l'ouvrage de Poutès, il est équipé d'un ascenseur à poissons depuis 1986.

M. Yanick Paternotte. Je propose un sous-amendement à l'amendement de M. Bignon, afin de substituer aux mots « l'effacement des obstacles les plus problématiques pour la migration des poissons sera mis à l'étude » les mots « les obstacles les plus problématiques à la migration des poissons seront aménagés ou supprimés après une étude ayant permis de les identifier ».

M. le Rapporteur. Je propose plutôt d'en revenir à mon amendement, rectifié de manière à envisager, dans un ordre plus logique, « l'aménagement ou l'effacement » des obstacles dont il est question.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Yanick Paternotte.

M. Jean Dionis du Séjour. Je *retire* mon amendement tendant à remplacer « effacement » par « aménagement ».

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur, rectifié afin que l'objectif d'aménagement apparaisse avant celui de l'effacement.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Je *retire* mon amendement pour cosigner celui du rapporteur.

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne tendant à assurer la continuité écologique des masses d'eau et à demander au Gouvernement de remettre un rapport sur les conditions d'effacement des barrages de Poutès, de Vézins et de La Roche qui Boit, en prévoyant notamment des mesures de compensation financières pour les collectivités territoriales concernées, ainsi que deux amendements de repli du même auteur tendant à mettre en œuvre respectivement l'une et l'autre de ces mesures.

La Commission *rejette*, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à prévoir l'intervention des chambres consulaires dans la mise en place de la trame bleue.

Elle *rejette* ensuite, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. Bernard Reynès tendant à renforcer le rôle et les moyens d'action des établissements publics territoriaux de bassin.

La Commission *adopte* l'article 26 *ainsi modifié*.

Article 27

Surveillance des milieux aquatiques

Le présent article prévoit **un renforcement de la surveillance des milieux aquatiques afin de répondre aux obligations liées à l'information environnementale et à l'accès à cette information et de préparer, à partir de 2012, les programmes de mesures pour la période 2016-2021 en application des objectifs de la directive cadre sur l'eau. Elle permettra de mieux évaluer les pollutions historiques, notamment dans les sédiments, et les pollutions émergentes.**

De ce point de vue, la loi sur l'eau de 2006 a prévu un outil majeur d'amélioration des connaissances à travers la création de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques, dont le budget a été fixé à près de 100 millions d'euros par an par cette même loi.

*

* *

La Commission *rejette*, après avis défavorable de M. le rapporteur, trois amendements de M. André Chassaigne tendant respectivement à préciser que la surveillance des milieux aquatiques permettra de mieux évaluer les impacts des pollutions historiques, des pollutions émergentes et des modifications de l'hydromorphologie des masses d'eau ; qu'elle doit servir à l'évaluation et à la révision régulière des politiques publiques ; et qu'elle s'appuiera notamment sur les compétences de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques, qui verra ses missions et ses moyens propres renforcés.

Elle est ensuite saisie d'un amendement de M. André Chassaigne tendant à affirmer l'engagement financier de l'État en faveur de l'objectif de la surveillance des milieux aquatiques, déclaré irrecevable en application de l'article 40 de la Constitution.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Serge Letchimy, présenté par Mme Christiane Taubira, tendant à préciser que, pour les outre-mer, l'État établira la liste des substances dont la présence nécessite des contrôles, ainsi que la liste des substances dont l'absence est avérée et dont la recherche est donc inutile outre-mer, et qu'il pourvoira aux budgets nécessaires pour les contrôles postulés par la directive cadre de l'eau.

M. François Brottes. Il conviendrait, pour que cet amendement ne tombe pas sous le coup de l'article 40 de la Constitution, de supprimer le troisième élément du dispositif qu'il propose.

M. le Rapporteur. D'une manière générale, la rédaction de cet amendement gagnerait à être précisée. Il serait donc préférable de le retirer.

L'amendement est *retiré*.

La Commission *adopte* l'article 27 *sans modification*.

CHAPITRE III

UNE AGRICULTURE ET UNE SYLVICULTURE DIVERSIFIEES, PRODUCTIVES ET DURABLES

La Commission *adopte*, après avis favorable de M. le rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne tendant à faire apparaître dans l'intitulé du chapitre III l'objectif de qualité des productions agricoles et sylvicoles.

Avant l'article 28

La Commission est ensuite saisie d'un amendement de M. Philippe Tourtelier tendant à préciser que la politique agricole a pour objectif, en respectant les impératifs de développement économique, social et environnemental, de

parvenir à la promotion d'une production respectueuse des hommes et de la nature.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à cet amendement, qui énumère de nombreux principes évoqués ailleurs dans le projet. Par ailleurs, il n'est pas question de rouvrir le débat sur les OGM, qui ont fait l'objet d'une loi spécifique.

La Commission *rejette* cet amendement.

Article 28

Renforcement du caractère durable de l'agriculture

Le présent article prévoit une série d'objectifs très importants permettant la promotion et le renforcement d'une agriculture durable. Dans le cadre du présent rapport, il n'est pas inutile de rappeler les efforts déjà réalisés dans ce domaine depuis plusieurs décennies. Néanmoins, suite aux débats qui ont eu lieu dans et autour du Grenelle de l'environnement, le législateur ne saurait ignorer l'aspiration des Français à un renforcement de ces efforts.

Il lui revient cependant de mettre ces nouveaux efforts en perspective avec ceux déjà réalisé mais aussi avec les contraintes importantes qui pèsent sur notre agriculture, principalement économiques.

Le présent article débute par une série de constats qui appellent peu de commentaires, compte tenu de leur caractère consensuel.

Le premier alinéa prévoit que **la vocation première et prioritaire de l'agriculture est de répondre aux besoins alimentaires de la population, et ce de façon accentuée pour les décennies à venir**. Le changement climatique, avec ses aléas et sa rapidité, impose à l'agriculture de s'adapter, de diversifier et de contribuer à la réduction mondiale des émissions de gaz à effet de serre.

Le second alinéa prévoit que **les processus intensifs de production font peser des risques parfois trop forts sur les milieux, menaçant aussi le caractère durable de l'agriculture elle-même.** Au-delà des importantes évolutions des pratiques agricoles mises en œuvre depuis une dizaine d'années, un mouvement de transformation s'impose à l'agriculture pour concilier les impératifs de production quantitative, d'efficacité économique, de robustesse au changement climatique et de réalisme écologique : il s'agit de produire suffisamment, en utilisant les fonctionnements des sols et des systèmes vivants et, leur garantissant ainsi une pérennité, de sécuriser simultanément les productions et les écosystèmes. L'agriculture contribuera ainsi à l'équilibre écologique du territoire, notamment en participant à la constitution d'une trame verte et bleue, au maintien de la biodiversité, des espaces naturels et des milieux aquatiques et à la réhabilitation des sols.

LES OUTILS DE PROMOTION D'UNE AGRICULTURE DURABLE

Tous les instruments ne sauraient être rappelés ici, mais l'on peut notamment mentionner :

1. La directive 91/676/CEE du 12 décembre 1991 dite « directive nitrate » et sa déclinaison nationale

La directive 91/676/CEE du 12 décembre 1991 vise à réduire et prévenir la pollution des eaux « provoquée ou induite par les nitrates à partir des sources agricoles ». Malgré sa notoriété, le champ de la « directive nitrate » n'est donc pas très étendu : les pollutions d'origine agricole ne sont ici considérées que sous l'angle des rejets azotés dans le milieu aquatique. Si la présence de nitrates n'est pas en elle-même la nuisance environnementale la plus grave, les associations de protection de l'environnement s'accordent toutefois à y voir un bon indicateur général de la pression de l'activité agricole sur le milieu aquatique.

2. Le soutien national à la réduction des pollutions causées par les effluents d'élevage : du PMPOA au PMPLEE

Pour favoriser le respect des prescriptions imposées du fait de la « directive nitrates », il était indispensable d'offrir aux agriculteurs un soutien technique et financier. Le premier programme de maîtrise des pollutions d'origine agricole (PMPOA 1), dont le lancement est intervenu suite à l'accord conclu le 8 octobre 1993 entre l'État et les organisations agricoles, tirait son existence de ce constat : contraindre les professionnels à de coûteuses mises aux normes (stockage des effluents, imperméabilisation, séparation des eaux souillées) sans les y aider n'aurait été ni juste ni efficace.

Le PMPOA 1, qui a concerné 50 000 exploitations, s'est d'abord concentré sur les plus grosses d'entre elles et leur a permis de réaliser des investissements substantiels (bâtiments, fosses à lisier et fumières notamment). L'État y a consacré 250 millions d'euros, soit un sixième du coût total, les autres financeurs étant les collectivités locales (un sixième), les agences de l'eau (un tiers) et les agriculteurs eux-mêmes (un tiers). À elle seule, l'agence de l'eau Loire-Bretagne a couvert environ 60 % des contrats conclus sur le territoire national dans son ensemble, et plus de 75 % des contrats conclus dans les zones vulnérables (voir tableau ci-dessous).

Toutefois, le PMPOA 1 a fait l'objet de multiples critiques, provenant notamment de la Cour des comptes, de l'Inspection des finances et de la Commission européenne. Il lui fut en particulier reproché d'avoir coûté deux fois plus cher que prévu en dépassant les plafonds d'aides publiques autorisés par l'Union européenne, d'avoir davantage favorisé des investissements de compétitivité économique (recours massif à la construction de bâtiments et au béton, entraînant un manque de disponibilité des entreprises de maçonnerie et, partant, une inflation du coût des travaux) qu'une gestion plus écologique de la fertilisation, ou de n'avoir concerné que les plus grandes exploitations.

Ces imperfections ont conduit à la fin de l'année 2000 à la suspension de ce programme, auquel a succédé deux ans plus tard un second PMPOA, baptisé « programme de maîtrise des pollutions liées aux effluents d'élevage » (PMPLEE), dont le financement est réparti de façon similaire entre les contributeurs. Comme le remarque l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture (APCA), il est regrettable que cette interruption ait été aussi longue, cassant la dynamique d'adhésion des agriculteurs et obligeant à reformer les équipes qui avaient été dissoutes dans l'intervalle. La Commission européenne, avant de valider ce nouveau programme, a exigé que les financements publics soient concentrés à 80 % au moins dans les zones vulnérables, qu'ils s'adressent à l'ensemble des élevages indépendamment de leur taille, à charge pour eux de se déclarer avant la fin de l'année 2002, et que l'ensemble soit achevé le 31 décembre 2006 - date jugée irréaliste par certaines organisations agricoles. Le ministère de l'environnement a, pour sa part, demandé un renforcement du volet agronomique (gestion des effluents d'élevage) et un traitement global des problèmes de chaque bassin versant.

3. Les exigences communautaires relatives aux produits phytosanitaires, leur application nationale et les évolutions en cours

La directive 91/414/CEE du Conseil du 15 juillet 1991 concernant la mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques a jeté les bases d'un processus d'harmonisation des procédures d'enregistrement et d'autorisation de mise sur le marché des produits phytosanitaires dans les États membres de l'Union européenne, en renforçant les standards à respecter.

La directive fixe comme principe de base que les autorisations de mise sur le marché sont des autorisations nationales dont les conditions de délivrance sont harmonisées :

- dès l'entrée en vigueur de la directive pour les préparations contenant une substance active nouvelle, puisque celle-ci doit être inscrite sur la liste positive communautaire prévue à l'annexe I de la directive. Le demandeur d'une autorisation de mise sur le marché doit donc déposer un dossier européen et l'autorisation est délivrée au terme d'une évaluation conduite en commun par l'ensemble des États membres, sur la base d'exigences homogènes fixées par l'annexe II de la directive ;

- progressivement pour les préparations composées de substances actives existantes, c'est-à-dire autorisées dans un ou plusieurs États membres de l'Union européenne avant le 25 juillet 1993. L'Union européenne s'est donnée pour tâche de réexaminer toutes les substances actives anciennes (qui sont de 800 à 900) sur une période de 12 ans découpée en tranches auxquelles correspondent des listes de produits soumis à examen ; force est de constater aujourd'hui qu'un très grand retard a été pris dans ce domaine.

4. Les contrats territoriaux d'exploitation (CTE)

En mettant en place les contrats territoriaux d'exploitation (CTE), la loi n° 99-574 du 9 juillet 1999 d'orientation agricole visait à formaliser dans un même document « la nature et les modalités des prestations de l'État et les engagements de l'exploitant qui en constituent la contrepartie ». Ces contrats constituaient en réalité la déclinaison française de la politique de développement rural européenne.

Si l'objet des CTE était évidemment très vaste, la dimension environnementale était nécessairement présente, puisque l'objectif de ces contrats était la mise en place de « systèmes d'exploitation assurant un développement durable de l'agriculture » à la complexité des procédures, à la multiplicité des conditions d'éligibilité et à la réticence de certains exploitants. Puis, l'augmentation du nombre de contrats conclus (plus de 42 000) comme de l'aide moyenne par contrat (44 000 euros, soit le double des prévisions), en l'absence d'instrument de régulation budgétaire, a conduit à une progression des dépenses si importante que ce dispositif a dû être suspendu le 6 août 2002.

5. La mise en place des contrats d'agriculture durable (CAD)

Le décret n° 2003-675 du 22 juillet 2003 relatif aux contrats d'agriculture durable (CAD) et modifiant le code rural a pris acte de ces difficultés en remplaçant les CTE par un nouveau dispositif. Tout en conservant la logique contractuelle qui a permis d'emporter l'adhésion des agriculteurs, les CAD tirent les principaux enseignements des difficultés rencontrées par les CTE.

Ainsi, les procédures sont allégées, puisque les modalités de déclaration sont simplifiées, tandis que le préfet de département est chargé de l'instruction des dossiers comme du contrôle des engagements, pris pour une durée de 5 ans. En outre, l'encadrement budgétaire des contrats est assuré, une moyenne départementale de 27 000 euros par contrat devant désormais être respectée. Au sein de ces enveloppes, une réserve définie au niveau régional devra être consacrée aux mesures de conversion à l'agriculture biologique. Enfin, les CAD sont recentrés sur la « contribution de l'activité de l'exploitation à la prés raisonnable appliquerait dans la région concernée ». Il renvoie aux États membres le soin de définir à cet effet « des standards vérifiables » comprenant « au minimum le respect des exigences environnementales obligatoires d'ordre général ». Cette obligation générale

s'impose à tout agriculteur ayant conclu un CAD, quelles que soient les mesures agri-environnementales choisies.

En second lieu, dans chaque territoire, seuls un ou deux enjeux environnementaux prioritaires seront définis, chacun d'entre eux pouvant donner lieu à un maximum de trois mesures agri-environnementales. Les services déconcentrés seront chargés d'effectuer des contrôles sur pièce et sur place afin de s'assurer du respect des engagements pris. En cas de manquement, le préfet pourra suspendre les versements puis, en l'absence de régularisation, résilier le contrat de l'agriculteur (qui devra alors rembourser les aides perçues au titre du contrat). Enfin, les agriculteurs bénéficiant déjà de la prime herbagère agri-environnementale (PHAE, ex-« prime à l'herbe ») pourront, sous certaines conditions, cumuler cette aide et celles accordées dans le cadre du CAD.

6. Des mesures agri-environnementales à promouvoir

Le dispositif des CTE s'accompagnait de soutiens complémentaires en faveur des mesures agri-environnementales.

Il s'agissait en premier lieu, au niveau national, de la prime au maintien des systèmes d'élevage extensifs (PMSEE), dite « prime à l'herbe », à laquelle les éleveurs de montagne sont particulièrement attachés. D'un montant supérieur à 45 euros par hectare, pour une surface maximale de 100 hectares, cette prime a bénéficié en 2001 à 74 000 éleveurs. L'impact environnemental favorable de cette prime ne fait guère de doute, puisqu'elle encourage le maintien d'un mode de production où le nombre d'unités de gros bétail (UGB) par hectare est nécessairement faible (les animaux se nourrissant librement dans les prairies), ce qui réduit la concentration des effluents d'élevage pouvant occasionner une pollution.

La Commission européenne avait néanmoins tendance à y voir davantage une mesure de soutien au marché qu'une aide environnementale devant être cofinancée au titre du développement rural. La France n'a donc obtenu le maintien d'une aide équivalente, la « prime herbagère agri-environnementale » (PHAE), dont l'entrée en vigueur doit intervenir en octobre 2003, qu'en contrepartie d'une modification des conditions d'attribution (engagement à la parcelle, obligation d'un suivi à la parcelle, définition plus précise des conditions d'entretien par un arrêté préfectoral spécifique). Le montant de la PHAE, qui sera accordée aux agriculteurs optant non seulement pour un élevage extensif mais aussi pour un entretien des prairies favorable à l'environnement, devrait être supérieur de 70 % à celui de l'ancienne « prime à l'herbe ». Par conséquent, la montée en puissance de ce type de mesu 160 ; % pour la reconversion des terres arables ;

- 6 % pour la réduction d'intrants ;
- 5 % pour les primes aux races menacées ;
- 3 % pour la diminution de chargement de cheptel.

S’agissant des objectifs à atteindre, on rappellera que les conclusions du Grenelle de l’environnement ont été particulièrement ambitieuses :

– engagement 120 : 20 % de produits biologiques dans la restauration collective publique en 2012 ;

– engagement 121 : passer en agriculture biologique 6 % de la SAU en 2010, 15 % en 2013 et 20 % en 2020, avec installation privilégiée de ces surfaces dans les zones de captage d’eau ;

– engagement 122 : mettre en place dès 2008 une démarche de certification environnementale volontaire des exploitations ;

– engagement 123 : atteindre 50 % des exploitations agricoles certifiées en 2012 ;

– engagement 129 : réduction de l'utilisation des pesticides (moitié des substances actives les plus préoccupantes d'ici 2012 et réduction de moitié des pesticides en 10 ans) ;

– engagement 130 : résorption des points de dépassement des seuils de nitrate et de phosphore en 10 ans ;

– engagement 131 : accroître la maîtrise énergétique des exploitations.

Pour traduire ces engagements, les alinéas 4 et 5 prévoient qu'il faut parvenir à une **production agricole biologique suffisante pour répondre d'une manière durable à la demande croissante des consommateurs et aux objectifs de développement du recours aux produits biologiques. Pour satisfaire cette attente, la surface agricole utile en agriculture biologique devra atteindre 6 % de la SAU en 2012 et 20 % en 2020.**

Cette formulation répond aux préconisations du comité opérationnel n° 14, selon lequel la capacité de la filière à répondre à la demande est le principal problème.

D'après ce rapport, on dénombrait à la fin de l'année 2007, 11 978 exploitations agricoles engagées dans le mode de production biologique, sur une superficie représentant environ 2 % de la SAU nationale (557 133 ha). Le marché des produits biologique s'élevait à 1,9 milliard d'euros en 2007, en augmentation constante (environ 10 % par an depuis 1999, et quasiment 15 % en 2007). 6 402 entreprises de préparation et de distribution de produits biologiques étaient certifiées en France en 2007.

Au niveau européen, l'Union européenne comptait 161 000 exploitations biologiques sur 6,2 millions d'hectares. La part des surfaces agricoles utiles (SAU) en mode de production biologique varie très fortement selon les États membres, de 14 % en Autriche, 8,4 % en Italie, plus de 6 % en Suède et en Finlande, 4,7 % en Allemagne, à moins de 1 % pour Malte. La France, avec 2 % des terres en Bio est à la vingtième place mais, disposant de 22 % de la SAU totale, elle représente 9 % de la SAU bio de l'Union européenne.

LE CAHIER DES CHARGES DE L'AGRICULTURE BIOLOGIQUE

De nombreux députés se posent des questions sur les qualités réelles des produits biologiques, et donc sur le cahier des charges qui s'applique aux agriculteurs qui désirent s'installer dans ce mode de production. Il n'est donc pas inutile ici de rappeler quelques éléments à ce sujet, d'autant plus qu'un cadre réglementaire européen modifié entre en vigueur à compter du 1er janvier 2009.

Le règlement sur l'agriculture biologique, actuellement en vigueur (RCEE n° 2092/91) a été adopté en juin 1991. Au départ ne concernant que les productions végétales, les règles ont été élargies aux productions animales et aux aliments pour animaux à partir de 1999. En janvier 2006, la

Commission européenne a soumis aux ministres de l'agriculture un projet de règlement cadre, dont l'approche globale a été approuvée par le Conseil des Ministres en décembre 2006 et qui s'appliquera à partir de 2009.

Comme actuellement, le règlement couvrira les produits agricoles vivants ou non transformés, les produits agricoles transformés destinés à l'alimentation, les aliments pour animaux, les semences. S'y ajouteront la vinification, les animaux d'aquaculture, les algues marines ainsi que les levures destinées à l'alimentation humaine et animale. La restauration collective n'est pas soumise à ce règlement, les États membres peuvent élaborer des règles nationales ou privées.

Les objectifs et principes sont regroupés et explicités dans cinq articles et reprennent toutes les spécificités de l'agriculture biologique : gestion durable, respect des équilibres naturels et de la biodiversité, produits de haute qualité dont l'obtention ne nuit pas à l'environnement, à la santé humaine, à la santé des végétaux, des animaux ou à leur bien-être.

Les pratiques de culture et d'élevage sont liées au sol, elles préservent et développent la faune, la flore et la fertilité naturelle des sols, elles privilégient des races, souches ou variétés adaptées aux conditions locales et résistantes ; les intrants sont limités aux substances uniquement naturelles ou dérivées de substances naturelles. Les matières organiques sont recyclées. La santé et le bien-être des animaux sont préservés par la stimulation des défenses naturelles, d'excellentes conditions de vie, l'accès au plein air et à l'exercice, le respect des comportements éthologiques et physiologiques, une alimentation biologique adaptée à leurs besoins. La préparation des denrées et des aliments pour animaux exclut les méthodes et substances susceptibles de dénaturer les produits ou d'induire les consommateurs en erreur.

Elle réduit au minimum l'utilisation d'additifs ou d'auxiliaires à ceux vraiment essentiels. L'interdiction d'utilisation des OGM et des produits obtenus à partir d'OGM ou par des OGM, des intrants chimiques de synthèse ainsi que de l'ionisation des produits destinés à l'alimentation humaine et animale est réaffirmée et précisée, ainsi que les rares exceptions (médicaments vétérinaires).

Les contrôles relatifs à la production biologique sont inscrits dans le cadre du règlement sur les contrôles officiels des produits pour l'alimentation humaine et animale (RCE n° 882/2004). Le système de contrôle et de certification des produits biologiques actuellement en vigueur, faisant appel à des autorités de contrôle ou à des organismes certificateurs privés, est repris. Les mesures de précaution et de contrôle feront l'objet de règlement d'application. Les organismes de contrôle doivent être accrédités selon la norme EN 45011 et agréés par les autorités compétentes. Les États membres doivent s'assurer que le système de contrôle permette la traçabilité des produits tout au long de la chaîne de production et apportent aux consommateurs des garanties quant à leur conformité, vis-à-vis du mode de production biologique. Chaque opérateur fait l'objet d'un contrôle au moins une fois par an. Sont soumis à contrôle, tous les opérateurs qui produisent, préparent, stockent, importent ou exportent ainsi que ceux qui commercialisent des produits biologiques ou en conversion vers l'agriculture biologique. Comme actuellement, peuvent être dispensés de contrôle certains détaillants qui ne font que de la vente au consommateur final.

Pour soutenir cette filière, le présent article prévoit que le crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique sera doublé dès l'année 2009 afin de favoriser la conversion des exploitations agricoles vers l'agriculture biologique.

Ce crédit d'impôt a été mis en place par l'article 75 de la loi n° 2006-11 du 5 janvier 2006 d'orientation agricole, pour les années 2005 à 2010, lorsqu'au moins 40 % des recettes de l'exploitant proviennent des activités qui font l'objet d'une certification en agriculture biologique.

Ce crédit ne s'applique pas aux entreprises agricoles titulaires d'un contrat territorial d'exploitation ou d'un contrat d'agriculture durable comprenant une mesure d'aide à la conversion à l'agriculture biologique, sauf si au moins 50 % de la surface de leur exploitation est en mode de production biologique, ces mêmes 50 % ne bénéficiant pas d'aide à la conversion. Le montant du crédit d'impôt s'élève à 1 200 euros. Il est majoré, dans la limite de 800 euros, de 200 euros par hectare exploité selon le mode de production biologique.

L'alinéa 6 de cet article prévoit de développer une démarche **de certification environnementale des exploitations agricoles afin que 50 % des exploitations agricoles puissent y être engagées en 2012**. Des prescriptions environnementales pourraient être volontairement intégrées dans les produits sous signe d'identification de la qualité et de l'origine. Une incitation pour les jeunes exploitants s'installant en agriculture biologique ou en haute valeur environnementale sera étudiée.

Selon les informations fournies par le gouvernement, cette certification de haute valeur environnementale serait basée sur un diagnostic environnemental de l'exploitation dont le cahier des charges sera établi en concertation avec les organisations agricoles et pourrait inclure, par exemple, la quantité d'intrants utilisés par hectare, la consommation d'énergie, le maintien des services écologiques et l'autosuffisance en protéines végétales.

La lecture du rapport du groupe 4 du Grenelle permet de préciser la nature de cette certification : il s'agit de bâtir des référentiels de certification avec des grilles de notation. Ces notations tiennent compte de 6 thématiques : l'eau, à travers l'utilisation des intrants, la biodiversité, les paysages, les sols, l'énergie et les déchets. Dans le groupe de travail d'importantes divergences sont apparues sur la gestion des intrants dans le cadre de cette certification, ainsi qu'à l'éventuelle éco-construction des bâtiments agricoles.

D'après ce rapport, la certification environnementale la plus élevée serait la haute valeur environnementale et donnerait le droit à la prime d'installation mentionnée ci-dessus. Ce label HVE donnerait le droit à un étiquetage particulier.

L'alinéa 7 de cet article prévoit **une généralisation des pratiques agricoles durables et productives.**

Dans le domaine des phytopharmaceutiques, **l'objectif est de retirer du marché les produits phytopharmaceutiques contenant les 40 substances les plus préoccupantes en fonction de leur substituabilité, trente au plus tard en 2009, dix d'ici fin 2010, et d'autre part de diminuer de 50 % d'ici 2012 ceux contenant des substances préoccupantes pour lesquelles il n'existe pas de produits ni de pratiques de substitution.**

Dans le domaine du retrait des substances actives préoccupantes, on ne peut que se féliciter de l'efficacité du gouvernement depuis la fin du Grenelle de l'environnement.

Dans le cadre du plan Ecophyto 2018, qui prévoit le retrait de 53 substances actives les plus préoccupantes, M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche, a en effet déjà fait une annonce de retrait importante en janvier 2008 puisque les autorisations de mise sur le marché (AMM) des préparations contenant 30 substances considérées comme les plus préoccupantes ont été retirées, sachant que ces 30 substances entrent dans la composition de plus de 1 500 préparations commerciales de produits phytosanitaires. S'agissant des stocks, les préparations ne seront plus autorisées à la distribution à compter du 30 avril 2008 et à l'utilisation par les agriculteurs à compter du 31 décembre 2008, à l'exception de quelques produits.

ALACHLORE	ENDOSULFAN	PARAQUAT
ALDICARBE	FENBUTATINOXYDE	PARATHION-METHYL
AZINPHOS-METHYL	FENPROPATHRINE	PROCYMIDONE
AZOCYCLOTIN	FENTHION	TERBUFOS
CADUSAPHOS	FENARIMOL	TOLYFLUANIDE
CARBOFURAN	FLUQUINCONAZOLE	TRIFLURALINE
CHLORFENVINPHOS	METHAMIDOPHOS	VINCHLOZOLINE
COUMAFENE	METHIDATHION	
DICHLORVOS	METHOMYL	
DIURON	OXYDEMETON-METHYL	CARBENOAZIME
		MOLINATE
		DINOCAP

Cet alinéa prévoit par ailleurs que, de manière générale**, l'objectif est de réduire de moitié les usages des produits phytopharmaceutiques en dix ans en accélérant la diffusion de méthodes alternatives sous réserve de leur mise au point. Un programme pluriannuel de recherche appliquée et de formation sur l'ensemble de l'agriculture sera lancé au plus tard en 2009, ainsi qu'un état des lieux de la santé des agriculteurs et des salariés agricoles et un programme de surveillance épidémiologique.**

Dans cette perspective, le 10 septembre 2008, le ministre de l'agriculture a présenté en Conseil des ministres ce même plan Ecophyto 2018, avec une série de mesures destinées à réduire de 50 % l'usage des pesticides :

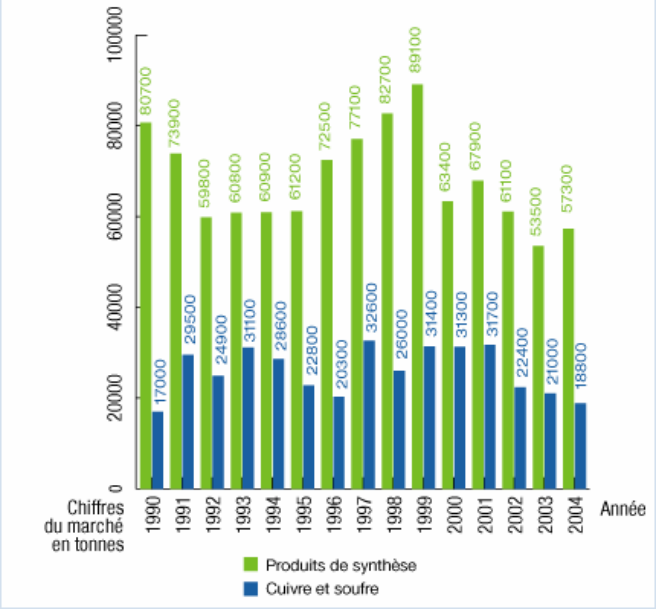
Axe 1 - Évaluer les progrès en matière de diminution de l'usage des pesticides
Axe 2 - Recenser et généraliser les systèmes agricoles et les moyens connus permettant de réduire l'utilisation des pesticides en mobilisant l'ensemble des partenaires de la recherche, du développement et du transfert
Axe 3 - Innover dans la conception et la mise au point des itinéraires techniques et des systèmes de cultures économes en pesticides
Axe 4 - Former à la réduction et à la sécurisation de l'utilisation des pesticides
Axe 5 - Renforcer les réseaux de surveillance sur les bio-agresseurs et sur les effets non intentionnels de l'utilisation des pesticides
Axe 6 - Prendre en compte les spécificités des DOM
Axe 7 - Réduire et sécuriser l'usage des produits phytopharmaceutiques en zone non agricole
Axe 8 - Organiser le suivi national du plan et sa déclinaison territoriale, et communiquer sur la réduction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques

Cet objectif de réduction de 50 % des pesticides est important et mérite que soient rappelés quelques ordres de grandeur sur cette utilisation en France.

ÉTATS DES LIEUX DE L'UTILISATION DES PESTICIDES EN FRANCE

Les doses de produits phytopharmaceutiques utilisés en France baissent beaucoup et de manière régulière (sauf à l'occasion d'un pic en 1999 lors de l'instauration de la TGAP) puisque l'on est passé de 100 000 tonnes vendues en 1990 à près de 70 000 tonnes vendues en 2007 (soit **une baisse de 24 % sur la période**).

Au total, la France reste une grande consommatrice de pesticides, puisqu'elle est le **3ème consommateur mondial et le premier utilisateur en Europe**. Les fongicides représentent 49 % du volume, les herbicides 34 % et les insecticides 3 % (les produits divers représentent 14 %). **Ces pesticides sont utilisés à 90 % par l'agriculture**. Un nombre restreint de cultures (céréales à paille, maïs, colza et vigne), qui occupent moins de 40 % de la SAU, représentent 80 % des pesticides utilisés en France. En moyenne nationale, le volume de produits phytosanitaires vendu par hectare cultivé est de 4,3 kg.



Source : IFEN

Une présence de pesticides dans les milieux naturels assez répandue, dont les effets doivent encore être étudiés

Présence dans les milieux aquatiques :

La dernière étude de l'IFEN, datant de décembre 2007, porte sur les données de l'année 2005 ; elle fait état de la présence de pesticides dans une grande partie des points de mesures ; plus précisément, les **substances actives recherchées ont été quantifiées au moins une fois dans 91 % des points de mesures des cours d'eau et dans 55 % des points de mesure des nappes souterraines**. On remarquera que l'IFEN a retenu comme seuil de détection le plus bas des seuils possibles, ce qui peut expliquer ces résultats très hauts.

Cette étude précise par ailleurs que **36 % des points de mesure en eaux de surface ont une qualité moyenne à mauvais. Pour 10 % des points d'observation, les teneurs en pesticides observés peuvent affecter de manière importante les équilibres écologiques** ou ne peuvent permettre l'utilisation de la ressource pour l'approvisionnement en eau potable.

Présence dans les eaux de consommation :

D'après les informations disponibles sur le site de l'Observatoire des résidus de pesticides, une campagne d'envergure a été menée sur la période 2001-2003, s'appuyant sur 1,5 million de mesures réalisées à partir de 60 000 prélèvements.

Selon l'Observatoire, **99 % des mesures réalisées dans les eaux de mises en distribution mettent en évidence une absence de pesticides** ou une présence de pesticides à des teneurs inférieures à la limite de qualité. Les mesures sur les eaux d'origine souterraine se sont avérées conformes dans 98,9 % des cas, contre 99,8 % pour les eaux d'origine superficielle.

Présence dans les denrées alimentaires :

L'étude la plus récente sur ce sujet a été menée par la DGCCRF en 2004 ; elle a conduit à l'analyse de près de 4 600 échantillons de fruits, légumes, céréales et produits transformés mis sur le marché français (72,4 % d'origine française, 14,6 % de l'Union européenne, 13 % de pays tiers).

25,5% des échantillons de fruits, légumes, céréales et produits transformés analysés contiennent plus de 2 résidus **à des teneurs très souvent inférieures aux LMR**. La présence de plusieurs résidus (jusqu'à 4) concerne plus particulièrement les salades, mais aussi les agrumes, les pommes et les fraises.

Des effets sur la santé encore mal connus

D'après le rapport de référence de l'INRA sur les pesticides, « *des effets cancérigènes, neurotoxiques ou de type perturbateurs endocriniens des pesticides ont été mis en évidence chez l'animal. La question des risques pour l'homme (applicateurs de pesticides et leurs familles, ruraux non agricoles exposés, consommateurs) est donc posée. Elle fait l'objet de vives controverses, mais elle est inscrite comme une priorité dans tous les rapports et les plans santé-environnement, qui demandent des études épidémiologiques sur ce point.* »

D'une certaine manière, notre Commission a été un témoin privilégié de ces controverses lors de l'audition de M. le professeur Dominique Belpomme le 7 novembre 2007, lorsque celui-ci a reconnu que le rapport de l'association pour la recherche thérapeutique anti-cancéreuse (ARTAC), dont il a été le principal rédacteur, souffrait de certaines erreurs résultant de données épidémiologiques défectueuses, à propos du chlordécone – un pesticide interdit à la vente en 1993.

La présidente de l'AFSSET a indiqué qu'une étude de très grande ampleur est actuellement menée par la MSA, nommée *Agrican* ; les études dont on dispose aujourd'hui sont américaines ou scandinaves mais ne reflètent pas les spécificités françaises – notamment une utilisation plus importante de fongicides. L'étude *Agrican* devrait permettre d'approfondir nos connaissances dans se domaine, en impliquant une enquête auprès de 200 000 personnes ; les résultats sont attendus à la fin de l'année 2009. Le rapport de l'OPECST, saisi par notre Commission, sur le thème pesticides et santé, permettra de faire un bilan très utile de ce sujet.

La fin de cet alinéa prévoit enfin qu'une **politique nationale visera la réhabilitation des sols agricoles et le développement de la biodiversité domestique, cultivée et naturelle dans les exploitations. La politique génétique de semences et races domestiques aura pour objectif de généraliser, au plus tard en 2009, le dispositif d'évaluation des variétés, d'en étendre les critères aux nouveaux enjeux du développement durable et d'adapter le catalogue des semences aux variétés anciennes. Un plan d'urgence en faveur de la préservation des abeilles sera mis en place en 2009**.

L'alinéa 8 de cet article prévoit qu'au rang des objectifs à atteindre figure également **l'accroissement de la maîtrise énergétique des exploitations afin d'atteindre un taux de 30 % d'exploitations agricoles à faible dépendance énergétique**.

Selon les chiffres fournis par l'ADEME, cette proportion représenterait environ 100 000 exploitations. L'agriculture consomme en effet directement 3 MTep/an, mais ce chiffre peut être amené à 7 MTep/an si l'on prend en compte le contenu énergétique des intrants. Actuellement, les consommations directes d'énergie représentent plus de 6 % des charges d'exploitation des agriculteurs. Pour certains types de cultures, serres par exemple, elles peuvent dépasser 20 %. L'agriculture représente par ailleurs près de 20 % des émissions nationales de gaz à effet de serre en raison, notamment, des émissions de CH4 et de N2O.

Selon l'ADEME, plusieurs types d'actions peuvent être mises en œuvre pour réduire la dépendance énergétique des exploitations ; en premier lieu en réduisant les consommations, par un meilleur réglage des moteurs des engins agricoles, par la formation à la conduite économe des tracteurs (10 à 20 % d'économies de consommation) et par des actions sur les aménagements et les équipements des serres.

En second lieu, de nombreuses solutions existent pour la production d'énergies renouvelables, par exemple la méthanisation à la ferme des effluents agricoles ou le recours à l'énergie solaire. Le coût pour l'État a été évalué par l'ADEME à 160 millions d'euros sur 5 ans, dont 60 destinés à la réalisation des diagnostics sur les exploitations, avec un retour sur investissement relativement rapide pour les exploitants.

L'alinéa 9 prévoit que l'État agira par une combinaison d'actions :

– l'encadrement des professions de distributeurs et d'applicateurs de produits phytopharmaceutiques par des exigences en matière de formation, d'identification ou de séparation des activités de vente et de conseil, dans le cadre d'un référentiel véritable d'enregistrement et de traçabilité des produits.

Les débats concernant la fonction de distributeurs de produits phytopharmaceutiques ont été particulièrement soutenus lors de l'examen de la loi sur l'eau de 2006 ; les critiques ont notamment porté sur le fait que certains

commerciaux distribuant ces produits voyaient une partie de leur salaire varier en fonction de la quantité de produits vendus aux agriculteurs. On pouvait certes argumenter qu'il s'agit d'une relation entre deux professionnels, mais nul ne peut ignorer que l'exploitant est très dépendant des informations fournies par le commercial sur les modalités d'utilisation d'un produit. Il semble aujourd'hui que, par une autorégulation de la profession mise en œuvre essentiellement par les chambres d'agriculture, cette rémunération « au mérite » n'ait plus court.

De ce fait les propositions, relayées dans les débats du Grenelle, visant à une séparation pure et simple des activités de vente et de conseil de ce type de produits, doivent être regardées avec prudence ; en effet, il y a fort à parier que si le professionnel, qui a par définition les meilleures informations sur son propre produit, n'informe pas l'exploitant au moment de la vente du produit, celui-ci ne bénéficiera d'aucun éclaircissement. Le résultat pourrait donc être contre-productif ; pour éviter une telle perspective, le projet de loi est volontairement prudent.

S'agissant par ailleurs de la référence au « référentiel véritable d'enregistrement et de traçabilité des produits », la mise en œuvre progressive de la loi sur l'eau devrait apporter tous les éléments de réponse souhaitable dans la mesure où il prévoit déjà que les responsables de la mise en vente de ces produits doivent tenir un registre précis qui pourra ensuite être contrôlé par l'administration ;

– un renforcement des crédits d'impôts et des aides budgétaires pour aider les agriculteurs à développer l'agriculture biologique (cet aspect a déjà été analysé dans l'alinéa 6 du présent article) ;

– des instructions données à ses services en matière de restauration collective. Cette disposition doit être lue en combinaison avec l'alinéa 7 de l'article 42, prévoyant de recourir, pour l'approvisionnement des services de restauration collective, à des produits biologiques pour une part représentant 15 % des commandes en 2010 et 20 % en 2012. Votre rapporteur analysera cette disposition dans le cadre de l'examen de l'article 42 ;

– la promotion d'une organisation des acteurs agricoles et non agricoles pour mettre en œuvre des pratiques agricoles avancées sur l'ensemble du territoire concerné ;

– une réorientation des programmes de recherche et de l'appareil de formation agricole pour répondre d'ici 2012 aux besoins de connaissance, notamment en microbiologie des sols, et au développement des pratiques économes en intrants, l'objectif étant qu'au moins 20 % des agriculteurs aient bénéficié de cette formation en 2012 ;

– la généralisation de la couverture des sols en hiver en fonction des conditions locales. Cette couverture des sols en hiver permet en effet de limiter le

lessivage des nitrates. Depuis 2001, elle est obligatoire dans les zones dites vulnérables en application de la directive « Nitrates » ;

– l'implantation progressive, pour améliorer la qualité de l'eau et préserver la biodiversité, de bandes enherbées et zones végétalisées tampons d'au moins 5 mètres de large le long des cours d'eau et plans d'eau. Depuis 2004, la constitution de telles bandes représentant 3 % de la surface agricole (céréales, oléoprotéagineux, lin, chanvre) est obligatoire pour bénéficier des aides agricoles européennes). Il existe néanmoins des largueurs fort différentes suivant le type de culture.

Le dernier alinéa prévoit enfin que la France appuiera au niveau européen une rénovation de l'évaluation agronomique des variétés candidates à la mise sur le marché pour mieux prendre en compte les enjeux de développement durable et notamment la réduction progressive de l'emploi des intrants de synthèse.

*

* *

La Commission est saisie de dix amendements pouvant être soumis à une discussion commune, présentés respectivement par M. Jean Dionis du Séjour, M. André Chassaigne, M. le rapporteur, M. Antoine Herth, M. Michel Raison, M. Jean Dionis du Séjour, M. Claude Gatignol, M. André Chassaigne, Mme Laure de la Raudière et M. André Chassaigne.

M. Jean Dionis du Séjour. Il s'agit pour moi de rendre plus sobre la rédaction de cet article.

M. André Chassaigne. Je souhaite préciser que la politique agricole doit s'appuyer sur les deux principes de souveraineté et de sécurité alimentaires.

M. le Rapporteur. Mon amendement précise que l'agriculture doit également répondre à des objectifs de production qualitative et de sécurité sanitaire. Il satisfait ainsi les amendements de MM. Herth, Raison, Dionis du Séjour et Gatignol.

M. André Chassaigne. Mon second amendement tend à introduire la notion de rémunération équilibrée des exploitants agricoles, tenant compte des coûts de leurs productions.

Mme Laure de la Raudière. Le mien, enfin, souligne que l'agriculture contribue déjà à l'équilibre écologique du territoire.

M. André Chassaigne. Mon troisième amendement précise que l'agriculture contribue à garantir l'équilibre des territoires. La présence des exploitations agricoles est un facteur de dynamisme socio-économique, et nous devons préserver les agro-écosystèmes patrimoniaux, qui sont le fruit de notre

histoire, afin de protéger la biodiversité et de maintenir des actifs sur ces territoires.

M. le Rapporteur. Avis défavorable à l'amendement de M. Jean Dionis du Séjour. On pourrait sans doute être plus concis, mais vous savez bien que tout a été pesé au trébuchet.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Jean Dionis du Séjour.

M. le Rapporteur. Avis défavorable au premier amendement de M. André Chassaigne. La référence à la souveraineté est incompatible avec la politique agricole communautaire.

La Commission *rejette* cet amendement.

Après le retrait des amendements présentés respectivement par M. Antoine Herth, M. Michel Raison et M. Jean Dionis du Séjour, la Commission *adopte* l'amendement du rapporteur.

M. le Rapporteur. Avis défavorable au second amendement de M. Chassaigne. La notion de « rémunération équilibrée » est déjà présente à travers l'impératif d' « efficacité économique », formulation qui me semble bien plus judicieuse.

M. André Chassaigne. Bien différente en tout cas !

La Commission *rejette* cet amendement.

M. le Rapporteur. J'invite Mme Laure de la Raudière à retirer son amendement. Ne supprimons pas la référence aux trames vertes et bleues, grâce auxquelles l'agriculture peut déjà apporter une contribution significative à l'équilibre écologique des territoires.

Mme Laure de la Raudière. Dans ce cas, il faut rédiger l'article au présent…

M. le Rapporteur. Les trames vertes n'existent pas encore. Nous pourrons certes rédiger le texte au présent, mais l'essentiel est de conserver la référence aux agriculteurs : il faut prendre en considération les efforts considérables déjà consentis en matière de jachères faunistiques et d'enherbement de bords de rivière.

Mme Laure de la Raudière – J'accepte de retirer mon amendement, mais je déposerai un sous-amendement précisant que l'agriculture contribue déjà à l'équilibre écologique.

M. le Rapporteur. Avis défavorable au troisième amendement de M. André Chassaigne tendant à faire mention du maintien des écosystèmes patrimoniaux. La rédaction actuelle du texte suffit bien !

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle examine ensuite des amendements identiques déposés par MM. Jérôme Bignon, Jean Dionis du Séjour, Martial Saddier et Yves Cochet, tendant à soutenir la structuration de la filière biologique.

M. Jean Dionis du Séjour. Il faut consentir des efforts en direction des exploitants, mais aussi de l'ensemble des intermédiaires de commercialisation,

M. Martial Saddier. Si l'on veut éviter le développement des filières d'importation, nous avons besoin qu'il y ait plus de surfaces exploitées et que l'on parvienne à structurer la filière. Président du comité opérationnel du Grenelle sur l'agriculture biologique, je peux témoigner qu'il existe un vrai consensus sur cette question.

M. le Rapporteur. J'ai déposé un peu plus loin dans le texte un amendement qui devrait vous donner satisfaction : « L'État favorisera la structuration de cette filière ».

Après le retrait des amendements déposés par M. Jérôme Bignon, M. Jean Dionis du Séjour et M. Martial Saddier, la Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur.

Elle examine ensuite un amendement de M. Philippe Tourtelier précisant qu'il existe un droit à produire et à consommer sans OGM.

M. François Brottes. Le souhait de favoriser la filière biologique restera un vœu pieux tant que l'on ne consacrera pas le droit à produire et à consommer sans OGM – c'était un engagement du Grenelle de l'environnement.

M. le Rapporteur. Nous avons déjà débattu d'une loi spécifiquement consacrée à la question des OGM. Avis défavorable.

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle examine ensuite un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager tendant à favoriser le recours, dans la restauration publique collective, non seulement aux produits biologiques, mais aussi aux produits saisonniers à faible impact environnemental.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet rendant obligatoire l'objectif de 6 % de la SAU en 2020.

La Commission examine un amendement de M. André Chassaigne tendant à favoriser l'installation des exploitations agricoles.

M. le président Patrick Ollier, ***remplaçant M. Serge Poignant.*** En application de l'article 40, cet amendement n'est pas recevable.

Un amendement de M. André Chassaigne tendant à renforcer les aides à la conversion et au maintien de l'agriculture biologique est également déclaré irrecevable au titre de l'article 40.

La Commission examine ensuite un amendement de M. André Chassaigne demandant une révision du règlement européen relatif à la production biologique et à l'étiquetage des produits.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. Nous venons juste d'adopter ce règlement. Attendons un peu !

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission examine un amendement de M. André Chassaigne tendant à survaloriser les droits à paiement unique pour les premiers hectares cultivés en production biologique et à favoriser le remplacement de toute exploitation biologique par une exploitation de même nature.

M. André Chassaigne. Sans mesure incitative vigoureuse, nous n'atteindrons jamais les objectifs fixés par cette loi. Il faut trois ans pour mener à bien une conversion à l'agriculture biologique, et l'on compte seulement 300 installations par an. Il en faudrait 20 fois plus !

M. le Rapporteur. Cet amendement est contraire au droit de propriété et au statut du fermage ! Avis défavorable.

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle examine ensuite un amendement de M. André Chassaigne tendant à soutenir le développement des productions non issues de l'agriculture biologique, mais bénéficiant d'un sigle officiel d'identification de la qualité, et à promouvoir leur usage dans la restauration collective publique.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne précisant que l'État doit définir les agro-écosystèmes présentant des intérêts patrimoniaux et favoriser le maintien des exploitants sur ces territoires, tout en soutenant les programmes de recherche dans ce domaine.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* cet amendement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet supprimant la démarche de certification des exploitations agricoles.

La Commission examine deux amendements de M. André Chassaigne pouvant être soumis à discussion commune, le premier demandant la prise en compte des contraintes techniques et financières pesant sur les petites exploitations, le second tendant à ce que la certification environnementale exclue tout recours aux OGM.

M. Philippe Tourtelier. Se souvenant du précédent de l'agriculture raisonnée, de nombreuses associations font preuve de réticence à l'égard de la nouvelle certification. En acceptant la certification d'exploitants utilisant des OGM, vous braquerez à coup sûr le grand public.

Sur l'avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* ces deux amendements.

Elle *adopte* ensuite un amendement de M. le rapporteur précisant qu'il faudra prendre en compte les substances autorisées au niveau européen lors de la mise en œuvre des objectifs de réductions de l'utilisation des pesticides.

En conséquence, la Commission *rejette* trois amendements similaires de MM. Jean Dionis du Séjour, Michel Raison et Claude Gatignol.

Elle examine ensuite un amendement de M. André Chassaigne précisant que la réduction de 50 % des produits contenant des substances préoccupantes d'ici à 2012 sera mesurée en volume.

M. le Rapporteur. Avis défavorable : on ne peut pas se contenter de raisonner en volume. Un rapport de M. Guy Paillotin, ancien président de l'Institut national de recherche agronomique, précise qu'il faut prendre en considération trois critères : le volume, la méthode d'utilisation et la nocivité des produits.

M. André Chassaigne *retire* son amendement.

La Commission examine deux amendements identiques respectivement déposés par Mme Laure de la Raudière et M. Jean Dionis du Séjour, et tendant à préciser que les produits et les pratiques de substitution doivent être techniquement et économiquement viables face à la concurrence internationale.

M. Jean Dionis du Séjour *retire* son amendement. Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* l'amendement de Mme Laure de la Raudière

La Commission *rejette* deux amendements de M. André Chassaigne tendant, le premier à promouvoir les méthodes alternatives, le second à instaurer un programme de recherche publique dans ce domaine.

La Commission *rejette* un amendement de M. Claude Gatignol prévoyant un rapport de l'OPECST sur les pesticides, un amendement de M. Yves Cochet sur les procédures d'autorisation des préparations naturelles peu préoccupantes, et un amendement de M. Michel Raison assouplissant l'objectif de réduction des pesticides.

Elle *rejette* aussi deux amendements de M. Philippe Armand Martin sur la spécificité des régions viticoles.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur, visant à élargir aux pesticides l'objectif de réduction.

La Commission examine un amendement de M. André Chassaigne tendant à ce que l'État instaure un cadre réglementaire plus souple pour l'utilisation des semences de ferme.

M. André Chassaigne. Afin de sélectionner des semences de meilleure qualité, les agriculteurs ont tout intérêt à se regrouper - bien que la loi l'interdise, ils le font déjà. Mettons en cohérence les textes et la pratique.

M. Philippe Tourtelier. J'ai déjà eu l'occasion de défendre un amendement en ce sens. C'est absolument essentiel.

M. le Rapporteur. Contrairement à ce qu'affirme l'exposé sommaire de cet amendement, l'utilisation des semences de ferme ne contribue pas à réduire l'usage des produits phytosanitaires. J'ajoute que les agriculteurs peuvent acheter en commun une machine, puis procéder individuellement au traitement de la semence. Toutefois, ils n'ont pas le droit de le faire en commun.

M. André Chassaigne. C'est bien la difficulté ! La sélection doit porter sur plusieurs exploitations.

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne visant à ce que la mise en place d'un plan d'urgence en faveur de la préservation des abeilles s'appuie sur une étude toxicologique indépendante.

M. André Chassaigne. Il existe actuellement des divergences d'appréciation sur les effets de certains biocides, notamment ceux des produits phytopharmaceutiques utilisés par le secteur agricole. Il conviendrait d'en avoir une idée plus juste.

M. le Rapporteur. Je propose de modifier l'amendement afin de prendre en compte l'ensemble des substances chimiques, quelle que soit leur origine, de manière à ne pas stigmatiser les forestiers et les agriculteurs.

M. André Chassaigne. J'en suis d'accord.

La Commission *adopte* l'amendement *ainsi rectifié*.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne tendant à réduire la dépendance des systèmes français de production animale aux importations de matières premières entrant dans la composition des produits d'alimentation animale.

M. André Chassaigne. Le développement de la culture des oléo-protéagineux et des légumineuses doit être une priorité pour notre pays. Lors de la discussion du projet de loi relatif aux OGM, nous avions d'ailleurs adopté un amendement du groupe socialiste demandant qu'un rapport soit rédigé sur le sujet ; il faudrait en vérifier les délais de mise en œuvre.

M. le Rapporteur. Si je suis d'accord sur le principe, j'estime que la seconde partie de l'amendement pose problème, car elle remet en cause les règles actuelles de libre circulation des produits. Je suggère donc à M. André Chassaigne de travailler à une nouvelle rédaction de son amendement.

M. André Chassaigne *retire* son amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne visant à développer les circuits courts grâce à la mise en place de dispositifs d'incitations financières.

M. André Chassaigne. Cet amendement reprend l'un des objectifs du Grenelle de l'environnement, en prévoyant des mesures incitatives afin de limiter les transports de denrées alimentaires sur de longues distances et d'encourager l'agriculture de proximité.

M. le Président indique que cet amendement irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet précisant les moyens d'atteindre la faible dépendance énergétique des exploitations.

La Commission *adopte* deux amendements identiques tendant à interdire, sauf dérogations, les épandages aériens de produits phytopharmaceutiques, présentés respectivement par M. le rapporteur et M. Jean Dionis du Séjour.

La Commission *rejette* un amendement irrecevable de M. Yves Cochet.

La Commission est saisie de plusieurs amendements, pouvant faire l'objet d'une discussion commune et tendant à clairement séparer les activités de vente, de conseil et de contrôle sur les produits phytosanitaires. Ils sont respectivement présentés par MM. Jean Dionis du Séjour, Yves Cochet, André Chassaigne et Jérôme Bignon – ces trois derniers amendements étant identiques –, ainsi que par MM. Yves Cochet et Jérôme Bignon dont les amendements sont identiques .

M. Jean Dionis du Séjour. Distinguer vente et conseil est un principe fort, mais insuffisant : il semblerait logique de séparer également ces activités avec celle de contrôle.

M. André Chassaigne. Il convient de s'assurer que les exigences d'encadrement des professions de distributeurs et d'applicateurs de produits phytopharmaceutiques tiennent bien compte des trois volets : formation, identification et – et non « ou » – séparation des activités de vente et de conseil.

M. Yanick Paternotte. Cela va d'ailleurs dans le sens de l'éthique.

M. Antoine Herth. Certes, mais a-t-on bien mesuré les conséquences de ces mesures sur le terrain ?

M. Michel Raison. Tout cela part d'un bon sentiment, mais il sera aisé pour le vendeur de contourner ces dispositions en créant une société parallèle de conseil, ce qui coûtera en définitive plus cher à l'agriculteur. Par ailleurs, il ne faut pas voir le mal partout.

M. le Rapporteur. Je suis très défavorable à ces amendements. Tout d'abord, ils empêcheront un conseiller d'être aussi un vendeur, ce qui revient à interdire à un garagiste d'être concessionnaire automobile. Ensuite, il ne faut pas stigmatiser les agriculteurs, qui ont au moins un niveau IV de formation, et savent faire la différence entre un conseil et l'achat d'un produit. Enfin, il semble difficile à un conseiller technique de ne pas proposer le produit phytosanitaire correspondant à une maladie. On risque tout au plus de provoquer le dédoublement des structures en un organisme de vente et un organisme de conseil.

M. Jean Dionis du Séjour. Pourtant, le texte du projet de loi sépare clairement les activités de vente et de conseil !

M. le Rapporteur. Non, car la conjonction « ou » laisse la possibilité de faire les deux.

Quant au contrôle, votre demande est déjà satisfaite, puisque les pouvoirs de contrôle sont exercés aujourd'hui soit par la direction départementale de l'agriculture, soit par l'Office national des céréales.

La Commission *rejette* successivement l'ensemble de ces amendements.

M. le Président indique que sont irrecevables, au titre de l'article 40 de la Constitution, trois amendements de MM. Jean Dionis du Séjour, André Chassaigne et Yves Cochet visant à réorienter les aides budgétaires vers l'agriculture biologique et l'agriculture durable.

M. André Chassaigne *retire* un amendement visant à étendre la réorientation des programmes de recherche aux relations entre pratiques agronomiques et biodiversité, à la toxicologie alimentaire et à l'écotoxicologie, M. le rapporteur lui ayant fait observer qu'il était satisfait par l'alinéa 2 de l'article 19 du présent projet de loi.

La Commission est saisie de trois amendements, pouvant être soumis à une discussion commune. Le premier, présenté par M. le rapporteur, précise que la recherche doit porter en priorité sur les variétés améliorant la résistance aux insectes et aux maladies. Les deux autres, identiques, sont présentés par Mme Laure de La Raudière et M. Jean Dionis du Séjour, et soulignent que la

réorientation des programmes de recherche et de l'appareil de formation agricole doit contribuer au développement de pratiques économiquement viables.

M. François Brottes. Monsieur le rapporteur, y a-t-il un lien entre votre amendement et les organismes génétiquement modifiés ?

M. le Rapporteur. Non : l'objet de cet amendement est d'encourager les recherches visant à diminuer l'utilisation des intrants, c'est-à-dire de favoriser les variétés offrant des résistances naturelles aux insectes et aux maladies.

M. Antoine Herth. C'est une erreur de croire, comme les membres des groupes SRC et GDR, qu'en développant les semences de ferme, on limiterait les traitements phytosanitaires : il n'y a aucun lien de cause à effet entre la production d'une semence de ferme, c'est-à-dire une sélection par l'agriculteur, et la résistance naturelle d'une plante aux pressions phytosanitaires. En revanche, la sélection génétique par les voies aujourd'hui autorisées en France, c'est-à-dire sans OGM, a pour vocation de rendre les plantes plus robustes. L'amendement du rapporteur en est la parfaite traduction.

M. Michel Raison. Soyons précis : la semence de ferme, c'est en général de la semence de première, deuxième ou troisième reproduction, jamais de la semence de sélection. Ce ne sont pas les agriculteurs eux-mêmes qui la sélectionnent.

M. le Rapporteur. L'adoption de mon amendement risquant de faire tomber les deux autres amendements, auxquels je suis favorable, je propose à leurs auteurs de les reprendre dans le cadre de l'article 88 du Règlement.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il faudrait aussi modifier la rédaction de votre amendement, monsieur le rapporteur, afin de préciser qu'il s'agit de variétés offrant une résistance « naturelle » aux insectes et aux maladies.

M. François Brottes. Quant à la notion d'« économiquement viable », elle sera bien difficile à définir. Quelle sera l'échéance retenue ? Les auteurs de ces amendements s'exposent à de cruelles déceptions !

La Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur. En conséquence, les amendements de Mme Laure de La Raudière et de M. Jean Dionis du Séjour n'ont plus d'objet.

M. le Président déclare irrecevable, au titre de l'article 40 de la Constitution, un amendement de M. André Chassaigne visant à définir et à délimiter les agrosystèmes présentant des intérêts patrimoniaux remarquables et à mettre en place des aides budgétaires pour l'installation et le maintien des exploitants agricoles sur ces territoires.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne visant à ce que la moitié des agriculteurs

français soient formés aux pratiques agricoles avancées et durables d'ici à 2015, et la totalité d'ici à 2020.

La Commission est saisie de quatre amendements pouvant être soumis à une discussion commune. M. le rapporteur présente un amendement tendant à ce que les bandes enherbées et les zones végétalisées soient prises en compte dans la constitution des trames verte et bleue. MM. Jean Dionis du Séjour, Jérôme Bignon et Yves Cochet présentent trois amendements identiques soulignant que les bandes enherbées contribuent aux continuités écologiques de la trame verte et bleue.

M. Jean Dionis du Séjour. Je me rallie à l'amendement de M. le rapporteur.

M. Antoine Herth. Les deux rédactions ne me semblent pas revenir au même. « Prises en compte dans la constitution », cela signifie-t-il que les bandes enherbées aujourd'hui classées comme terres arables, mais néanmoins mises en herbe, seront déclassées ? Il me semble que l'amendement du rapporteur repose sur des bases juridiques plus rigides que les nôtres.

M. le rapporteur. C'est vrai. C'est donc moi qui me rallie à vos amendements.

La Commission *rejette* deux amendements de M. Yves Cochet tendant à limiter le coût de l'inscription des nouvelles variétés de semence et à interdire l'épandage aérien de produits phytosanitaires, ainsi qu'un amendement de M. Jérôme Bignon ayant le même objet.

M. Yanick Paternotte *retire* un amendement présenté par M. Jérôme Bignon et visant à interdire, sauf dérogations, l'épandage aérien de produits phytosanitaires, M. le rapporteur lui ayant fait observer qu'il était déjà satisfait par un amendement antérieur.

La Commission *adopte* l'article 28 *ainsi modifié*.

Article 29

Valorisation de la biodiversité forestière

La valorisation de la biodiversité forestière est actuellement au cœur de très nombreuses et importantes réflexions aux niveaux international et national pour relever le défi du changement climatique, car les plantes en général, et les forêts en particulier, absorbent beaucoup de carbone. Dans la logique du protocole de Kyoto, il apparaît de plus en plus important de donner un juste prix à la forêt, pour valoriser cette fonction de « puits à carbone » mais aussi parce que les forêts permettent de produire le bois, permettant de produire une chaleur totalement renouvelable. Certains analystes, qui se sont exprimés l'année dernière devant le groupe de suivi du Grenelle de notre commission, considèrent même désormais

que la déforestation au profit de l'agriculture est un facteur direct d'émissions de gaz à effet de serre.

Actuellement, la surface des forêts françaises est de près de 17 millions d'hectares, ce qui représente 30 % du territoire (le double par rapport à 1 850), avec un accroissement moyen de 40 000 hectares par an. C'est la première forêt feuillue d'Europe. Elle est essentiellement privée (74 %), sachant que 200 000 propriétaires possèdent 68 % de cette surface. Les forêts publiques de l'État (10 %) ou des collectivités locales (16 %) sont gérées par l'ONF.

Un très fort consensus est apparu au Grenelle pour renforcer le caractère durable de la gestion de la forêt française, mais aussi pour que la France devienne exemplaire dans le contrôle qu'elle exerce sur le bois importé.

Les problèmes liés à la surexploitation des forêts tropicales a été particulièrement bien été analysé dans le rapport de l'OPECST de décembre 2007 sur la biodiversité [(1)] :

LES FORETS TROPICALES ET EQUATORIALES

« Les forêts tropicales et équatoriales subissent des ponctions brutes de l'ordre de 13 millions d'hectares annuels, dont 6 millions portent sur des forêts primaires. On a dit, en première partie de ce rapport, que ces déforestations étaient aussi bien le fait d'une exploitation non raisonnée de ces gisements que de l'avancement de « fronts pionniers » destinés à libérer des surfaces au bénéfice de l'élevage et de l'agriculture industrielle, y compris les cultures destinées aux biocarburants.

Or ces déboisements, non compensés, ont un effet cumulatif. Pour ne prendre que l'exemple de la forêt amazonienne brésilienne, on est passé en 1975 d'une amputation de 0,6 % de la surface boisée (estimée à plus de 4 millions de km² soit huit fois la France) à un déboisement évalué en 1998 à 13,5 % de cette surface).

L'effet de ces ponctions doit s'apprécier au regard des temps de reconstitution des biotopes forestiers. Même dans le cas le plus « favorable », celui d'une exploitation sauvage laissant subsister une partie des massifs (qui s'oppose ici à la déforestation totale) les délais de résilience du milieu dépassent l'horizon d'une génération.

En témoignent, deux expériences parallèles menées depuis près de vingt-cinq ans en Guyane et au Brésil. Les modélisations fondées sur ces observations de longue durée montrent qu'en cas de coupe sévère (plus des 2/3 des fûts exploitables à l'hectare), les essences se reconstituent sur un siècle et les écosystèmes associés sur plus de deux siècles. La protection de ces milieux forestiers qui, répétons-le, abritent des ressources en biodiversité botanique et zoologique dont nous commençons à peine à mesurer la complexité, est donc une urgence.

Mais, compte tenu de l'échelle des problèmes, les réponses traditionnelles de conservation du milieu par constitution de réserves - aussi nécessaires qu'elles demeurent - ont trouvé leurs limites.

L'ensemble des personnes entendues sur cette question s'accordent à estimer que la protection des forêts tropicales et équatoriales passe aujourd'hui par un faisceau de mesures de gestion les réintégrant dans le tissu des économies locales et infléchissant les règles de la mondialisation visant à une exploitation durable. »

Pour limiter les effets de la déforestation, le rapport préconise de créer des corridors écologiques et de rationaliser l'exploitation. Il préconise surtout

(1) Rapport n° 131 (2007-2008) de MM. Pierre Laffitte et Claude Saunier fait au nom de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, déposé le 12 décembre 2007.

l'inclusion des forêts dans le mécanisme de Kyoto, réflexion qui est également très engagée au niveau international.

L'INCLUSION DES FORETS TROPICALES DANS LE CYCLE DE KYOTO

« Jusqu'il y a peu, on estimait que le stockage du CO_2 était assuré concomitamment par les océans et les forêts des hautes latitudes ; les modélisations estimaient que le bilan carbone des forêts tropicales était équilibré.

De récentes publications scientifiques fondées sur des mesures des flux de CO_2 au dessus des forêts conduisent à remettre en cause cette vision des choses : les forêts tropicales absorbent un milliard de tonnes de CO_2 par an.

Ce constat - qui mérite probablement confirmation - incite à penser que l'action contre la déforestation et pour une exploitation plus durable des forêts tropicales devrait être intégrée au cycle de Kyoto.

Actuellement, des entreprises dont les pays ont ratifié le protocole de Kyoto peuvent acquérir des droits carbone en reforestant, y compris en milieu tropical. Mais compte tenu de l'importance des déforestations dans cette zone, un marché réellement mondialisé des émissions de CO2, devrait prendre en considération les capacités de stockage des forêts tropicales existantes.

Deux voies permettraient d'y parvenir :

- l'application d'une taxe carbone mondiale (par exemple sur les transports maritimes transcontinentaux) dont le reversement contrôlé aux pays concernés permettrait à la fois de leur fournir un intérêt pour limiter effectivement la déforestation et des ressources pour le faire ;

- l'évolution des règles de Kyoto, en particulier, sur les mécanismes de développement propre (MDP) qui concernent les pays en voie de développement. Aux termes des dispositions qui gouvernent ces MDP, ne sont visés par le protocole - et donc éligibles au marché des émissions - que les actes professionnalisés de déboisement/reboisement. Il serait hautement souhaitable que les projets portant sur la conservation des forêts existantes puissent être éligibles à ce marché. Cela permettrait, par exemple, à des entreprises de pays développés de financer des actes de conservation des forêts tropicales.

Demeure que toute amélioration des dispositions de l'annexe I du protocole de Kyoto n'aura de conséquences fortes qu'en fonction de l'adhésion des grands émetteurs qui ne l'ont pas ratifiée.

Il serait assez paradoxal de faire financer la protection des forêts tropicales par les entreprises japonaises et européennes tout en laissant la Chine continuer à déforester le Sud-Est asiatique. »

Pour donner des objectifs dans ce domaine, le premier alinéa prévoit que **la biodiversité forestière ordinaire et remarquable doit être préservée et valorisée, dans le cadre d'une gestion plus dynamique de la filière bois. La production accrue de bois, en tant qu'éco-matériau et source d'énergie renouvelable, doit s'inscrire dans des projets de développement locaux.**

Le second alinéa prévoit que pour atteindre ces objectifs, l'État s'engage à promouvoir la certification et l'emploi exclusif du bois certifié, ou issu de forêts gérées de manière durable, dans les constructions publiques à compter de 2010.

Depuis le sommet de la terre de Rio en 1992, le secteur de la forêt a fait l'objet d'évolutions importantes, en particulier avec la mise en place de démarches de certification environnementales à l'échelle nationale et internationale garantie par des certificateurs compétents et indépendants.

À ce jour, il existe deux certifications principales (PEFC et FSC), la France s'étant plutôt engagée dans le respect de la première (la certification PEFC recouvre 33 % de la forêt française, soit 4,4 millions d'hectares, ce qui représente 50 % des forêts communales, 100 % des forêts domaniales, et 17 % des forêts privées). Plus de 1 000 entreprises sont certifiées PEFC en janvier 2007, contre 50 en 2002, sachant que près de 20 000 propriétaires sont concernés.

LES DISPOSITIFS DE CERTIFICATION FORESTIERE

La première approche de la certification est basée sur les normes de performance qu'une organisation doit atteindre avant de pouvoir être certifiée. Ceci est très bien illustré par le système du **Forest Stewardship Council** pour la certification forestière ou Conseil de bonne gestion forestière (FSC).

La seconde approche, illustrée par **l'International Standardisation Organisation** ou l'Organisation internationale de normalisation (ISO), n'établit pas des normes de performance spécifiques et prédéterminées mais tend plutôt à améliorer en permanence le processus de gestion. **Systecode**, fondé par la Confédération Européenne du Liège (CE liège), est un code international de pratiques bouchonnières. Alors que ce dernier constitue un outil très précieux en termes de garantie qualité, il n'aborde pas les questions liées à la gestion forestière. Les deux systèmes ISO et Systecode peuvent toutefois être complémentaires à la certification FSC, intégrant ainsi à la fois les exigences relatives à la qualité ou aux systèmes et la garantie FSC d'une bonne gestion forestière.

En plus du FSC, il existe d'autres systèmes de certification comme le programme Sustainable Forestry Initiative (SFI), et le **Programme for the Endorsement of Forest Certification Scheme** (PEFC), qui sont un mélange de programmes basés sur le processus et la performance.

S'agissant de la certification PEFC qui est largement répandue en France, elle repose sur les 6 critères définis par les différents gouvernements européens à la conférence d'Helsinki (1994) :

1- Conservation et amélioration appropriée des ressources forestières et de leur contribution aux cycles mondiaux du carbone

2- Maintien de la santé et de la vitalité des écosystèmes forestiers

3- Maintien et encouragement des fonctions de production des forêts (bois et hors bois)

4- Maintien, conservation et amélioration appropriée de la diversité biologique dans les écosystèmes forestiers

5- Maintien et amélioration appropriée des fonctions de protection de la gestion des forêts (notamment sols et eaux)

6- Maintien d'autres bénéfices et conditions socio-économiques

Cet alinéa prévoit par ailleurs que **l'État va définir un programme visant à extraire des forêts des volumes de bois supplémentaires, les stocker et les valoriser dans des conditions compatibles avec une gestion durable des ressources sylvicoles. Il va également adapter les normes de construction à l'usage du bois, reconnaître et valoriser les services environnementaux rendus par la forêt, défendre aux plans communautaire et international la forêt et la biodiversité comme l'un des piliers du cadre international de lutte contre le changement climatique**.

S'agissant du premier point, on notera que la balance commerciale du bois est largement déficitaire pour notre pays, et la tendance est plutôt à l'aggravation ; il faut donc répondre à une demande croissante et, à cet égard, les travaux des Assises de la forêt ont permis d'identifier une offre de forêt potentiellement mobilisable dans des conditions durables de 12 millions de m^3 en 2012 et plus de 20 millions de m^3 en 2020. L'impact sur l'emploi peut être important puisqu'on peut tabler sur la création de 40 000 emplois en 5 ans.

S'agissant de l'adaptation des normes de construction au bois, on rappellera que la construction est le principal débouché pour le bois et ses dérivés, mais la part du marché de bois dans le BTP est largement inférieure aux autres pays (35 % aux USA, 15 % en Allemagne et 10 % en France).

Selon les chiffres fournis par le gouvernement, lorsqu'on utilise 1 m^3 de bois dans le bâtiment, c'est une tonne de CO_2 stocké et 0,7 tonne de CO_2 économisée par substitution à un autre matériau.

Enfin, le présent article prévoit que **l'État s'attachera à promouvoir toutes les actions concourant à la résilience des forêts au réchauffement du climat, et à renforcer les moyens de lutte contre les importations illégales de bois aux plans national et européen.**

Le Grenelle de l'environnement avait, dans ses conclusions, préconisé de rendre obligatoire la certification des bois importés, ce qui n'est pas compatible avec les règles relatives à la libre circulation des marchandises préconisées tant par l'Organisation mondiale du commerce que par les traités européens.

Dans ces conditions, le gouvernement prévoit d'apporter son appui au programme existant intitulé Forest law enforcement on governance and trade (FLEGT) lancé au niveau européen.

LE PROGRAMME FLEGT

L'exploitation illégale des forêts est responsable d'importants dommages environnementaux et sociaux, en même temps qu'elle coûte aux gouvernements un manque à gagner annuel de près de 10 milliards de dollars. Cette situation a été reconnue lors du Sommet du G8 de 1998 où des mesures ont été préconisées pour combattre l'exploitation illégale et un « Programme d'action sur les forêts » officiellement adopté.

Plus tard en avril 2002, la Commission Européenne a organisé un atelier international pour discuter de la manière dont l'UE pourrait contribuer aux mesures visant à lutter contre l'exploitation illégale des forêts. Lors du Sommet Mondial sur le Développement Durable (SMDD) tenu la même année à Johannesburg, la Commission européenne s'est fermement engagée à combattre l'exploitation illégale et le commerce du bois prélevé illégalement. La Commission européenne a publié son Plan d'Action FLEGT en mai 2003.

Un certain nombre d'autres initiatives, découlant des engagements nationaux et internationaux ont parallèlement vu le jour. Plus particulièrement, trois processus régionaux FLEG (Application des réglementations forestières et gouvernance) ont été initiés en Asie de l'est et en Afrique (AFLEG), en Europe et au nord de l'Asie (ENAFLEG). Ces processus qui sont coordonnés par la Banque mondiale ont donné lieu à des engagements au niveau ministériel d'identifier et de mettre en œuvre des actions visant à combattre l'exploitation illégale des forêts dans chaque région.

Ce plan d'action énonce un éventail de mesures qui vise à faire face au problème de l'exploitation illégale des forêts. Il porte essentiellement sur sept grands domaines:

1. L'appui aux pays producteurs de bois ;
2. Les activités visant à promouvoir le commerce du bois légal ;
3. La promotion des politiques des marchés publics ;
4. L'appui aux initiatives du secteur public ;
5. Les garanties pour le financement et les investissements ;
6. La mise en pratique de la législation existante ou l'adoption d'une nouvelle législation pour soutenir le plan ;
7. Le problème du bois de la guerre.

*

* *

M. le rapporteur présente un amendement tendant à inscrire la politique de la forêt dans une perspective de lutte contre le changement climatique.

M. le rapporteur. Il s'agit de préciser que la forêt ne doit pas servir uniquement à la production de bois, mais que sa gestion elle-même permet de lutter contre l'effet de serre grâce à l'utilisation d'essences particulières.

La Commission *adopte* cet amendement.

M. le président indique qu'est irrecevable, au titre de l'article 40 de la Constitution, un amendement de M. André Chassaigne visant à soutenir l'extension du linéaire de haies agricoles, de surfaces d'arbres épars et de pré-vergers, notamment par un accompagnement financier des collectivités territoriales engagées dans des actions de plantation de haies agricoles.

La Commission est saisie de trois amendements pouvant être soumis à une présentation commune. M. le rapporteur présente un amendement précisant que l'État s'engage à prendre en compte la lutte contre le changement climatique dans sa politique forestière. M. André Chassaigne présente un amendement visant à soutenir la valorisation des bois locaux et des circuits courts, et un autre amendement tendant à assurer le financement d'études et d'actions de connaissance et de protection de la biodiversité forestière. Toutefois, les deux amendements de M. André Chassaigne sont estimés irrecevables par M. le président, au titre de l'article 40 de la Constitution.

La Commission *adopte* l'amendement de M. le rapporteur.

La Commission est ensuite saisie d'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour visant à limiter la politique en faveur de la forêt au bois certifié.

M. le Rapporteur. Avis défavorable : de nombreuses forêts peuvent être gérées de manière durable sans pour autant demander la certification.

M. François Brottes. Dans la loi d'orientation sur la forêt, votée à l'unanimité, nous avions fait en sorte que l'ensemble du massif forestier se dirige vers une gestion durable. Pour autant, les très nombreux propriétaires ne font pas tous les démarches très complexes d'écocertification. La loi précise toutefois à quels critères répond une gestion durable de la forêt. Ceux qui prétendent qu'il n'existe pas de normes en la matière font erreur. Il ne faut pas supprimer cette expression.

La Commission *rejette* cet amendement.

M. le président indique qu'est irrecevable, au titre de l'article 40 de la Constitution, un amendement de M. André Chassaigne prévoyant, dans le cadre de l'engagement de l'État à promouvoir l'emploi exclusif de bois certifié, un dispositif de compensation financière à destination des collectivités territoriales et des organismes publics.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne tendant à augmenter le taux minimum d'incorporation de bois dans la construction.

M. André Chassaigne. Les normes actuelles sont inférieures à la moyenne observée : il convient de développer l'utilisation du bois dans la construction en les faisant évoluer.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

M. le président indique que sont irrecevables, au titre de l'article 40 de la Constitution, deux amendements de M. André Chassaigne tendant, l'un à abaisser le taux de la TVA pour les produits de construction en bois certifié et à accorder

une prime aux ménages ayant opté pour une construction à ossature bois, l'autre à réduire le taux de la TVA pour les produits en bois certifié.

La Commission est saisie d'un amendement de M. le rapporteur et de M. Serge Poignant visant à inclure la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues de la déforestation et de la dégradation forestière dans le mécanisme des quotas de gaz à effet de serre.

M. Serge Poignant. Il s'agit, par cet amendement, d'encourager la récolte du bois dans les forêts et son usage dans des produits à base de bois. Rappelons, à ce sujet, que la France a joué un rôle moteur à la conférence de Bali pour que la question de la déforestation soit intégrée au texte final.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne visant à imposer aux importations de bois la certification Forest Stewardship Council (FSC) pour les bois tropicaux.

M. André Chassaigne. Si l'on veut lutter contre la destruction des forêts tropicales, il convient d'imposer des conditions extrêmement strictes aux importations. L'obligation d'une certification internationalement reconnue, comme la FSC, permettrait de limiter les ravages.

M. le Rapporteur. Avis défavorable : ce qui est important, c'est de rendre obligatoire la certification, non de prendre parti dans les querelles entre labels.

M. André Chassaigne. La FSC est la seule permettant d'empêcher véritablement les importations de bois exotiques qui provoquent la destruction de milliers d'hectares de par le monde. De surcroît, elle est reconnue au plan international.

M. le président Patrick Ollier. Elle n'est pas la seule ; ce n'est pas à nous de choisir entre différents labels, monsieur Chassaigne !

M. Antoine Herth. La grande faiblesse de l'amendement de M. Chassaigne, c'est qu'il ne traite que des bois tropicaux et oublie la déforestation de la taïga sibérienne ! *(Rires.)*

M. François Brottes. La loi française n'a pas à favoriser un label plutôt qu'un autre. Quant à la Commission européenne, elle a déjà pris des dispositions pour restreindre les importations de bois issus de la déforestation. Peut-être sont-elles insuffisantes, mais attention : si l'on exigeait que les exportations aient un label, et un seul, nous ne pourrions plus exporter notre bois !

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne visant à ce que la France soutienne, au niveau européen, l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre d'une politique forestière intégrée.

M. le Rapporteur. Avis défavorable : on ne peut être que favorable à une approche communautaire, mais il ne faut pas la lier, dans ce domaine, à une préférence communautaire.

La Commission *rejette* cet amendement.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne visant à ce que la France sollicite une réglementation-cadre européenne dans le domaine de la forêt.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne visant à ce que la France appuie la création d'une certification indépendante européenne.

M. Martial Saddier. Dans le cadre de la mise en place de cette loi, le rapporteur devra aussi veiller à la cohérence de la structuration de la filière, s'agissant notamment de l'industrie du bois énergie. En effet, c'est aujourd'hui le ministère de l'industrie qui réglemente celle-ci, et les cahiers des charges rendent impossible la construction d'usines à proximité des lieux de production. Peut-être serait-il bon que le ministère du développement durable prenne en charge l'ensemble de la filière.

La Commission *adopte* l'article 29 *ainsi modifié*.

CHAPITRE IV

LA GESTION INTEGREE DE LA MER ET DU LITTORAL

Article 30

Vision stratégique et gestion durable du littoral et de la mer

Cet article contient, pour l'essentiel, des dispositions stratégiques concernant la gestion du littoral et de la mer. Elles pourraient apparaître dénuées de portée normative, mais il faut rappeler que notre commission s'est particulièrement penchée sur les problèmes liés à cette absence de vision cohérente pour la gestion de notre littoral.

Le rapport de MM. Léonce Deprez et Jacques Le Guen [(1)] sur l'application de la loi littoral ont, en particulier, mis en évidence que les contentieux les plus importants sont liés au fait que les dispositions de la loi littoral, de portée générale,

(1) Rapport d'information déposé le 21 juillet 2004 sur l'application de la loi littoral présenté par M. Jacques le Guen, rapporteur, en conclusion d'une mission présidée par M. Léonce Deprez

n'ont pas été déclinées par façade maritime en fonction d'une vision stratégique. De ce fait, c'est au juge qu'il est revenu d'interpréter, parfois de façon très rigide, les dispositions de la loi. Dans le cas de la loi littoral, c'est notamment l'absence des directives territoriales d'aménagement qui a été le plus préjudiciable.

Pour y remédier, le premier alinéa prévoit **qu'une vision stratégique pour le littoral et la mer doit être élaborée en fonction des activités humaines, de la préservation du milieu marin et de la valorisation et de la protection de la mer et de ses ressources.**

Cet engagement doit s'appuyer sur une gouvernance renouvelée et une planification stratégique prenant en compte les responsabilités des usagers vis-à-vis de la mer, l'intégration et l'évaluation des services rendus par les écosystèmes, ainsi que les dimensions socio-économiques et environnementales des activités humaines. Les principes et les orientations de cette planification seront définis à l'échelle nationale en s'appuyant sur une concertation institutionnelle. Les prescriptions et objectifs, déclinés à une échelle géographique et éco-systémique adaptée, seront arrêtés en associant tous les acteurs concernés.

La connaissance approfondie des milieux océaniques et côtiers, indispensable à la mise en œuvre de cette planification stratégique, est indissociable du renforcement des capacités d'expertises.

La France renforcera sa politique de gestion durable et concertée des ressources halieutiques en mettant en place l'éco-labellisation des produits de la pêche au plus tard en 2009, ainsi que l'encadrement de la pêche de loisir et la lutte contre la pêche illégale dans les eaux sous juridiction française ; la France lancera un programme méditerranéen pilote de cette gestion concertée.

Le régime des extractions en mer sera réformé avec une vision d'ensemble du milieu maritime. Les autorisations de prélèvements de maërl seront limitées en tonnage de manière à ne pouvoir satisfaire que des usages à faible exigence quantitative.

Toutes les mesures seront mises en œuvre pour renforcer la lutte contre les pratiques illégales, réduire à la source et prévenir les pollutions maritimes, y compris les macro-déchets et déchets flottants, ainsi que les impacts des activités humaines venant du continent, notamment issus des activités portuaires.

*
* *

La Commission *adopte* l'article 30 *sans modification*.

TITRE III

PREVENTION DES RISQUES POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE PREVENTION DES DECHETS

Article 31

Liens entre environnement et santé

Avant le détail des objectifs fixés par les articles 32 à 41, l'article 31 présente une analyse des liens entre l'environnement et la santé.

Les deux premières phrases de cet article expriment **des constats partagés : ainsi, la réduction des atteintes à l'environnement contribue à l'amélioration de la santé publique et à la compétitivité des entreprises. D'autre part, la sobriété dans la consommation des matières premières, notamment par la prévention des pollutions et des déchets, fournit un élément essentiel d'une nouvelle économie**.

La mise en œuvre de cette politique sera fondée sur les principes de précaution, substitution, participation et « pollueur-payeur », respectivement affirmés aux articles 5, 3, 7 et 4 de la Charte de l'environnement.

La politique environnementale sera prise en compte comme une composante de la politique de santé, dont le lien étroit avec l'environnement et la santé des écosystèmes sera reconnu. Cette orientation vise à mettre en œuvre l'article 1 de la Charte, qui affirme le droit de chacun « à vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé ». Le titre II aborde l'ensemble des problèmes relatifs à la santé et l'environnement : qualité de l'air, bruit, ondes électromagnétiques, pollutions chimiques, etc, puisque c'est l'exposition chronique à un ou plusieurs facteurs environnementaux qui détermine leur impact potentiel sur la santé. Cette politique de prévention globale répond à un objectif de justice, en visant à répondre en priorité aux difficultés des populations les plus fragiles, ou les plus exposés à un cumul de pollutions ou de risques. Enfin, une telle approche est également vertueuse d'un point de vue économique : l'Organisation mondiale de la santé estime ainsi que pour chaque euro investi aujourd'hui dans le domaine de la santé environnementale, cinq euros seront économisés à l'avenir dans les soins de la population.

*
* *

La Commission examine un amendement de M. Jérôme Bignon tendant à rédiger différemment cet article.

M. le Rapporteur. Avis défavorable : la rédaction que vous proposez oublie un principe important dans le cadre du règlement REACH, celui de la substitution.

M. Yanick Paternotte. Mais elle retient le terme de recyclage, qui est aussi très important.

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission *adopte* ensuite l'article 31 *sans modification*.

CHAPITRE I^ER

L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE

Article 32

Deuxième plan national santé environnement

L'article 32 prévoit **l'élaboration d'un deuxième plan national santé environnement pour la période 2009-2012**. Son élaboration, en cours, devra donc aboutir au plus tard en 2009, devra se faire dans la concertation, selon quelques grandes lignes : la **connaissance, l'anticipation, la prévention et la réduction des risques sanitaires liés à l'environnement**.

Le premier plan national santé environnement (PNSE 1) a été adopté en juin 2004, pour quatre ans. Prenant en compte les substances chimiques, la pollution de l'air, celle de l'eau, les installations industrielles, le chauffage urbain, les matériaux de construction, l'amélioration des connaissances, ses objectifs prioritaires étaient de :

– garantir un air et une eau de bonne qualité ;

– prévenir les pathologies d'origine environnementale et notamment les cancers ;

– mieux informer le public et protéger les populations sensibles (enfants et femmes enceintes).

Huit alinéas détaillent ensuite les principales dimensions, qui sont précisées aux articles 19 et 33 à 37 du projet de loi :

a) un plan destiné à **réduire les rejets des substances les plus préoccupantes** dans l'environnement, notamment le benzène, le mercure, le trichloréthylène et certains composés du chrome, ainsi que l'exposition à ces substances, en tenant compte de l'ensemble des sources et des milieux ; le cas des résidus médicamenteux sera examiné. Les actions de réduction des émissions toxiques industrielles, qui figuraient déjà dans le PNSE 1 seront amplifiées ;

b) des mesures destinées à **améliorer l'anticipation des risques liés aux substances les plus préoccupantes** ;

c) un **plan de réduction des particules dans l'air.**

La secrétaire d'État chargée de l'Ecologie, Mme Nathalie Kosciusko-Morizet a annoncé le 19 juin 2008 la présentation prochaine d'un plan pour lutter contre la pollution de l'air extérieur par la réduction des particules émises par les transports, les industries, le chauffage au bois et l'agriculture (engrais et élevage). Ce « plan particules » pourrait entrer en application au début de 2009 ;

d) des mesures relatives à l'amélioration de la **qualité de l'air intérieur.** Les Français passent 80 % de leur temps dans ces atmosphères intérieures ;

e) des mesures concernant les **relations entre la santé et les transports,** notamment destinées à encourager un **renouvellement accéléré des flottes** de tous les types de véhicules ;

f) **un programme de « bio-surveillance »** permettant de mettre en relation la santé de la population et l'état de son environnement et d'évaluer les politiques publiques en matière de lien entre la santé et l'environnement ; ce programme s'appuiera notamment sur l'établissement de registres de maladies. Ce dispositif serait confié à l'Institut national de veille sanitaire, complétant le dispositif qui existe déjà pour les maladies infectieuses, le cancer, les maladies chroniques ;

g) des mesures destinées à renforcer **l'équité face aux impacts sanitaires** des atteintes à l'environnement et portant notamment sur des consultations en santé environnementale pour les personnes les plus vulnérables. Ce thème a été mis particulièrement en exergue au cours des travaux du Grenelle ;

h) la création de **pôles de recherche pluridisciplinaires** en santé environnementale, d'un pôle de toxicologie et écotoxicologie, et de centres de recherche clinique, de prévention et de soins communs à plusieurs centres hospitaliers universitaires, renforçant l'effort amorcé dans le cadre du PNSE 1 avec les appels d'offre de recherche lancés par l'ANR et l'AFSSET.

*
* *

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Yanick Paternotte tendant à compléter l'alinéa 6 de l'article pour encourager aussi le renouvellement accéléré des flottes d'aéronefs.

La Commission examine ensuite un autre amendement de M. Yanick Paternotte proposant que le programme de bio-surveillance s'appuie également sur l'établissement d'études épidémiologiques ciblées.

M. le Rapporteur. Qu'entendez-vous exactement par « études épidémiologiques ciblées » ? Sauf explication spécifique, je suis défavorable à cet amendement.

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle est ensuite saisie de quatre amendements pouvant être soumis à une discussion commune, tendant à associer expressément les chercheurs en sciences du végétal aux pôles de recherche sur la santé environnementale, et respectivement présentés par MM. Serge Poignant, Yves Cochet, Philippe Armand Martin et Yves Albarello.

M. le Rapporteur. Je préfère la rédaction de M. Serge Poignant. J'invite donc les auteurs des autres amendements à les retirer pour le cosigner.

M. Yves Albarello *retire* son amendement et cosigne celui de M. Serge Poignant, que la Commission *adopte*.

Elle examine ensuite un amendement de Mme Chantal Berthelot tendant à compléter l'alinéa 9 pour prendre en considération la particularité des territoires ultra-marins qui ne disposent pas de CHU.

M. le Rapporteur. Avis favorable. Il n'y a en effet pas de CHU en Guyane.

La Commission *adopte* cet amendement.

Elle examine enfin un amendement de Mme Marie-Hélène Amiable visant à fixer des seuils d'exposition maximum aux substances dangereuses applicables aux consommateurs, que la commission *rejette* après avis défavorable du rapporteur.

La Commission *adopte* l'article 32 *ainsi modifié*.

Article 33

Restriction et encadrement de l'emploi des substances chimiques extrêmement préoccupantes

L'alinéa 1 dispose que la préservation de l'environnement et de la santé des pollutions chimiques impose **à titre préventif de restreindre ou d'encadrer strictement l'emploi des substances classées comme extrêmement préoccupantes** pour la santé, notamment dans les lieux publics.

La catégorie des substances extrêmement préoccupantes correspond à la nomenclature du règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques,dit REACH, entré en vigueur le 1er juin 2007.

Il s'agit des substances cancérigènes, mutagènes, ou toxiques pour la reproduction (CMR), de catégorie 1 ou 2 et des substances considérées comme persistantes, bioaccumulables et toxiques (PBT) ou vPvB (très persistantes et très bioaccumulables), ces derniers critères étant fixés par l'annexe XIII du règlement REACH, ainsi que les polluants organiques persistants.

Il n'y a pas eu de consensus au cours du Grenelle sur l'inclusion dans le champ de cette mesure des CMR 3, des perturbateurs endocriniens et neurotoxiques, **qui ne sont donc pas inclus.**

L'alinéa 2 précise que **l'interdiction des produits phytopharmaceutiques et biocides contenant de telles substances est prévue pour les usages non professionnels ainsi que dans les lieux publics**, sauf dérogation exceptionnelle.

Les produits phytopharmaceutiques regroupent les pesticides utilisés en agriculture, dans les jardins ou les espaces verts des communes, tandis que les biocides désignent l'usage de ces substances dans les secteurs non agricoles (conservation du bois, désinfection, usages domestiques).

Quant aux objectifs de réduction des phytopharmaceutiques, voir le commentaire de l'article 28 alinéa 7 du projet de loi, consacré à l'agriculture, qui prévoit le retrait du marché d'ici 2010 des produits phytopharmaceutiques contenant les quarante substances les plus préoccupantes en fonction de leur substituabilité, et la diminution de 50 % d'ici 2012 des ceux contenant des substances préoccupantes pour lesquels il n'existe pas de produits ni de pratiques de substitution.

La mise sur le marché des produits phytopharmaceutiques est soumise à autorisation du ministre chargé de l'agriculture depuis 1943. La mise sur le marché de l'ensemble des produits biocides ne sera soumise à autorisation du ministre chargé de l'environnement qu'à partir de 2015.

La mise sur le marché à destination des non professionnels de pesticides cancérigènes, mutagènes ou reprotoxiques de catégorie 1 ou 2 est déjà interdite par le code de la santé publique.

Les PBT (substances persistantes, bioaccumulables ou toxiques) ou vPVB (très persistantes et très bioaccumulables) ne font encore l'objet d'aucune mesure de restriction dans les lieux publics et auprès des non-professionnels.

Un arrêté a fixé en 2004 les critères d'octroi de la mention « emploi autorisé dans les jardins » pour les produits phytopharmaceutiques afin de limiter l'utilisation des CMR 1 et 2 par des amateurs. Cette mention ne pourra plus être délivrée qu'à des produits sans CMR 1 et 2, PBT ou vPvB, et les amateurs ne devront plus utiliser de produits sans ce label. Le Gouvernement prévoit d'étendre cette restriction par voie réglementaire à l'utilisation dans les lieux ouverts au public. Cette interdiction devra être rappelée par un étiquetage approprié.

Les réglementations sur les biocides sont variées, sans restriction d'usage globale. Utilisés principalement en lieu clos, ils ne sont pas soumis aux autorisations de mise sur le marché. La restriction de l'usage des produits à base de CMR 1 ou 2, PBT ou vPvB est donc envisageable dans un deuxième temps, limitée aux usagers amateurs et aux utilisations en milieu ouvert. Pour des raisons d'hygiène publique, il est nécessaire de maintenir des dérogations pour les rodenticides (mort aux rats) dans l'attente de molécules de substitution.

En vertu de **l'alinéa 3**, **l'État accompagnera une politique ambitieuse de substitution des substances chimiques les plus préoccupantes pour l'environnement et la santé, notamment par la recherche et l'innovation. Il renforcera également ses moyens de contrôle dans ce domaine.**

Il n'y a pas eu de consensus au cours du Grenelle sur l'inclusion dans le champ de cette mesure des CMR 3, des perturbateurs endocriniens et neurotoxiques.

Le règlement communautaire règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques (REACH), entré en vigueur depuis le 1er juin 2007, représente l'une des réglementations européennes les plus ambitieuses. Le règlement introduit une révolution pour l'industrie chimique, mais aussi pour toutes les entreprises qui utilisent ses produits en aval. REACH prévoit l'enregistrement d'ici à 2018 de 30 000 substances fabriquées ou importées dans l'Union européenne pour des quantités dépassant une tonne par an. À terme, l'objectif est d'éliminer les plus dangereuses d'entre elles.

REACH confie la responsabilité de l'évaluation et de la gestion des risques des substances aux producteurs et importateurs ; les utilisateurs professionnels ont eux aussi de nouvelles obligations réglementaires à remplir pour pouvoir continuer à utiliser ou mettre sur le marché leurs fabrications. Il va désormais appartenir aux industriels de prouver l'innocuité de leurs produits.

REACH prévoit une procédure d'autorisation, qui permet à terme d'interdire une substance, sauf autorisation spécifique, et vise à encourager le remplacement des substances les plus préoccupantes. Le développement de la recherche en toxicologie et éco-toxicologie permettra de faciliter les travaux de recherche des industriels, qui trouvent difficilement en France les experts nécessaires à la mise en œuvre de REACH. D'où les recommandations du comité opérationnel Recherche (voir alinéa 2 article 19). Dans ce cadre, l'appel à projets Chimie pour le développement durable de l'Agence nationale de la recherche est passé de 8 à 12 milliards d'euros en 2008.OSEO et l'INERIS sont également mobilisés sur ces thématiques.

Enfin, **l'alinéa 4** dispose que **la France soutiendra l'élaboration de nouveaux accords internationaux relatifs à l'enregistrement, à l'évaluation et à l'autorisation des substances chimiques, ainsi qu'aux restrictions**

applicables à ces substances. Cette demande émane des industriels. Elle doit permettre une harmonisation internationale de la réglementation sur les produits chimiques et éviter des distorsions de concurrence avec les pays extérieurs à l'Union européenne. La chimie constitue une activité stratégique pour la France, qui est le 5ème producteur dans le monde, et le deuxième en Europe. Le chiffre d'affaires du secteur s'est élevé à cent milliards d'euros en 2006, dont 62 % à l'export. Soucieux de ne pas porter atteinte vainement à la compétitivité des entreprises françaises en leur imposant des objectifs irréalistes, votre rapporteur insiste pour que la lutte contre les pollutions chimiques, parfaitement indispensable, se fasse conformément au calendrier communautaire.

*

* *

La Commission *adopte* d'abord un amendement du rapporteur tendant à replacer la lutte contre la présence de substances dangereuses dans le cadre de la réglementation communautaire – à savoir le règlement REACH.

Elle examine ensuite quatre amendements identiques rendant l'interdiction des phytopharmaceutiques et biocides contenant des substances dont la nocivité pose problème effective dans les six mois suivant la publication de la loi, respectivement présentés par MM. Jérôme Bignon, Jean Dionis du Séjour, Mme Marie-Hélène Amiable et M. Yves Cochet.

M. le Rapporteur. Défavorable : ces amendements ne sont pas cohérents avec l'article 28, que nous avons adopté à l'unanimité et qui dispose que la France respecte le calendrier européen.

La Commission *rejette* ces amendements.

Elle examine ensuite quatre autres amendements identiques, tendant à s'assurer que la mise en œuvre de la politique nationale de substitution des substances chimiques les plus préoccupantes s'inscrira dans le respect de la réglementation communautaire et respectivement présentés par MM. Serge Poignant, Michel Raison, Claude Gatignol et Jean Dionis du Séjour.

M. le Rapporteur *retire* un amendement ayant le même objet, au profit de l'amendement précédent, que la Commission *adopte*.

La Commission *adopte* l'article 33 *ainsi modifié*.

Article 34

Réduction de l'exposition aux substances préoccupantes en milieu professionnel

À partir du constat, établi à **l'alinéa 1**, que **la réduction de l'exposition aux substances préoccupantes, notamment en milieu professionnel, nécessite une meilleure information des entreprises et de leurs salariés**, **l'alinéa 2** indique que :

– les **fiches de données de sécurité seront perfectionnées** ;

– le **suivi de l'exposition aux substances préoccupantes en milieu professionnel sera renforcé ;**

– les **CHSCT et les médecins du travail contribueront à ce renforcement**.

Il s'agit des substances cancérigènes, mutagènes, ou toxiques pour la reproduction (CMR), de catégorie 1 ou 2 et des substances considérées comme persistantes, bioaccumulables et toxiques (PBT) ou vPvB (très persistantes et très bioaccumulables), des CMR 3, des perturbateurs endocriniens et neurotoxiques, et des polluants organiques persistants.

L'Institut national de recherche et sécurité (INRS) est habilité à fournir aux membres du CHSCT et aux médecins du travail les renseignements qu'il détient relatifs aux dangers que présente une substance ou préparation.

Les chefs d'établissement doivent procéder à l'évaluation des risques encourus pour la santé et la sécurité des travailleurs pour toute activité susceptible de présenter un risque d'exposition à des substances chimiques dangereuses. Les résultats de cette évaluation doivent être transmis aux membres du CHSCT, qui reçoivent une formation spécifique. Les contrôles effectués par l'inspection du travail sur la mise en œuvre de REACH permettront que cet objectif soit mieux connu des chefs d'établissement.

La fourniture par les fabricants de fiches de données de sécurité (FDS) aux chefs d'établissements ou travailleurs indépendants utilisateurs de tels produits est obligatoire depuis le 1er avril 1988. Le contenu de ces fiches doit répondre aux règles fixées par l'article 31 du règlement REACH, dont l'annexe II fixe le modèle. Une fois la substance enregistrée, tout utilisateur doit mettre en œuvre les mesures relatives aux contrôles de l'exposition et à la protection individuelle, préalablement définies par le fabricant compte tenu de l'usage prévu.

On constate dans les faits que la transmission des FDS n'est pas automatique et que leur contenu est parfois perfectible.

La fiche de données de sécurité doit comporter les rubriques obligatoires suivantes :

1) identification de la substance/préparation et de la société/entreprise ;

2) composition/informations sur les composants ;

3) identification des dangers ;

4) premiers secours ;

5) mesures de lutte contre l'incendie ;

6) mesures à prendre en cas de dispersion accidentelle ;

7) manipulation et stockage ;

8) contrôle de l'exposition/protection individuelle ;

9) propriétés physiques et chimiques ;

10) stabilité et réactivité ;

11) informations toxicologiques ;

12) informations écologiques ;

13) considérations relatives à l'élimination ;

14) informations relatives au transport ;

15) informations réglementaires ;

16) autres informations.

*

* *

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Jérôme Bignon prévoyant que les améliorations prévues doivent être négociées par les partenaires sociaux.

Elle *adopte* ensuite l'article 34 *ainsi modifié*.

Article 35

Lutte contre la pollution de l'air intérieur et extérieur

L'article 35 du projet de loi prévoit le **renforcement de la lutte contre la pollution de l'air intérieur et extérieur (alinéa 1)**.

Des progrès importants ont déjà été accomplis : depuis 2000, les émissions d'oxydes d'azote, de dioxyde de soufre et de composés organiques volatils, ont diminué de 40 %, principalement grâce à une réglementation importante sur les sites industriels et aux normes sur les véhicules neufs. Les émissions de particules

fines n'ont toutefois diminué, sur la même période, que de 25 % ; leur impact sur la santé est de mieux en mieux connu. Les données manquent en revanche pour ce qui est de la qualité de l'air intérieur.

La réduction des polluants atmosphériques reste un objectif majeur. Les niveaux relevés en France sont insatisfaisants au regard des exigences communautaires. Celle-ci devra réduire ses taux de particules fines dans l'air, quelle qu'en soit l'origine (circulation automobile ou industrie), à moins de 15 microgrammes par mètre cube en moyenne horaire ou sur 8 heures. Dans cette perspective, une attention particulière devra être portée aux transports dans le cadre du plan national « santé et environnement 2 ».

La qualité de l'air intérieur est une préoccupation plus récente, et la réglementation est plus compliquée à mettre en place, puisqu'elle s'applique souvent à des espaces privés. Mais sont aussi concernés les transports en commun, les gares ou les aéroports. D'où le souhait d'une information systématique, voire d'une certaine contrainte.

L'alinéa 2 détaille les dispositions relatives à l'amélioration de la qualité de **l'air extérieur**. Ainsi, le **plan de réduction des particules** devrait viser si possible un objectif de 10 microgrammes par mètre cube de particules fines inférieures à 2.5 micromètres (PM2.5), plus strict que la réglementation européenne. Cet objectif, pour lequel aucune échéance n'est précisée, s'accompagne :

– de deux objectifs intermédiaires : le seuil de 15 microgrammes par mètre cube constituerait une valeur cible en 2010 et une valeur limite à partir de 2015. Ces objectifs intermédiaires sont nécessaires compte tenu du temps requis pour renouveler le parc automobile et généraliser la diffusion des filtres à particules, ou pour moderniser le parc des installations de combustion au bois par exemple.

– D'une dérogation : dans les zones urbaines, et certains autres sites à titre exceptionnel, ces valeurs seraient respectivement de 20 et 25 microgrammes par mètre cube.

Le Gouvernement **devancerait les obligations fixées par le droit communautaire** en imposant une réduction importante des particules PM 10 (d'une taille inférieure à 10 microgrammes) et PM 2,5 (moins de 2,5 microgrammes, capables de s'infiltrer profondément dans les voies respiratoires), essentiellement émises notamment par les véhicules diesel, les industries, le chauffage au bois ou encore les engrais et l'élevage. Pour les PM 2,5, l'objectif retenu est une valeur cible de 15 microgrammes/m^3 en 2010, obligatoire en 2015, avec l'objectif à terme de se conformer aux 10 microgrammes préconisés par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). La réglementation européenne prévoit que les PM 10 ne doivent pas dépasser 50 mg/m^3 plus de 35 jours par an et pour les PM 2,5 vise une valeur cible de 25 microgrammes/m^3 jusqu'en 2010, qui deviendra « valeur limite » à cette date avant d'être abaissée à 20 microgrammes en 2015.

Publiée en mai 2008, la nouvelle directive sur la qualité de l'air fusionne quatre directives et une décision du Conseil déjà existantes concernant notamment l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant, l'échange réciproque d'informations et de données entre État membres et les limites de certains polluants dans l'air ambiant comme l'ozone troposphérique (O_3), les dioxydes d'azote (NO_2) et de soufre (SO_2), le plomb, le benzène (C_6H_6) et le monoxyde de carbone (CO). Les États membres disposeront de deux ans pour la transposer en droit national.

Depuis l'été dernier, une circulaire charge déjà les préfets de déclencher le seuil d'information pour les PM10 (qui représentent la partie inhalable des poussières en suspension dans l'air) au-delà des 80 microgrammes/m^3 et d'alerte au-dessus de 125 microgrammes/m^3 en moyenne sur 24 heures. Il s'agit de la première mesure du plan particules préconisé par le Grenelle de l'environnement.

Afin de répondre à l'objectif du Grenelle de l'environnement d'une réduction des concentrations particulaires de 30 % d'ici à 2015, le plan particules fait parti du second plan national santé et environnement, qui sera soumis prochainement à consultation du public. Il prévoit :

– la réforme du crédit impôt « développement durable » visant un haut niveau de soutien pour le remplacement des appareils de chauffage anciens par des appareils beaucoup plus performants ;

– une réglementation pour rendre plus sévères les normes d'émissions de particules des chaudières de plus de 2 MW ;

– la proposition d'élargissement aux particules de l'assiette de la TGAP ;

– le soutien aux travaux en cours au niveau européen sur les normes applicables aux poids lourds, et l'étude des moyens les plus efficaces pour accélérer la diffusion des filtres à particules sur les voitures avant qu'ils ne soient obligatoires ;

– le renforcement de l'inspection des installations classées avec la création de 200 postes d'inspecteurs supplémentaires chargés de l'encadrement réglementaire et du contrôle des installations industrielles et agricoles polluantes et à risques. La France soutiendra également, pendant la présidence française de l'Union, le projet de directive européenne sur les émissions industrielles dite IPPC pour renforcer le contrôle sur les installations les plus polluantes.

Les mesures relatives à la **qualité de l'air intérieur** sont quant à elles prévues à **l'alinéa 3**.

Il est ainsi prévu de soumettre les **produits de construction et de décoration à un étiquetage obligatoire**, notamment sur leurs **émissions** en polluants volatils, et **d'interdire dans ces produits les substances classées cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction de catégorie 1 et**

2, au sens de la réglementation communautaire. Leur rôle est de mieux en mieux documenté dans l'accroissement de pathologies chroniques et des allergies respiratoires.

Si aucune étude épidémiologique ne révèle d'association entre la mortalité et la qualité de l'air intérieur, (sauf pour le radon et le monoxyde de carbone), il existe des certitudes scientifiques quant à l'augmentation de la prévalence des allergies et de l'asthme. L'Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (ARENE) d'Île-de-France a transposé au cas français les estimations admises aux États-Unis sur l'impact économique de la qualité de l'air intérieur :

Cibles	**Impact financier en milliards d'euros**
Réduction des maladies respiratoires	1 à 2
Réduction des allergies et de l'asthme (diminution de 8 à 25 % des symptômes)	0.1 à 0.5
Réduction de 20 à 50 % des symptômes associés au SBS (syndrome des bâtiments malsains)	1.2 à 4.5
Total des économies de santé	**2.3 à 7**

L'étiquetage devrait se faire sous forme de classes, comme les classes énergétiques pour les appareils électroménagers. Seraient pris en compte notamment : les émissions en composés organiques volatils totaux et le formaldéhyde. L'interdiction ne viserait que les matériaux émettant des CMR 1 et 2. Parmi les 851 substances appartenant à ces catégories, l'INERIS en a identifié 10 que l'on retrouve dans les matériaux de construction, notamment le trichloréthylène et le benzène.

Ces mesures d'étiquetage et d'interdiction seront prises sur le fondement de l'article L. 521-6 du code de l'environnement. Elles doivent faire l'objet d'une notification à la Commission européenne conformément à la directive 98/34/CE.

Des systèmes **de mesure et d'information de la qualité de l'air intérieur** seront mis en place dans les établissements recevant des **populations vulnérables ou du public**.

À cette fin, deux indices sont en cours d'élaboration : un indice « lieux collectifs » et un indice « logement ». L'Observatoire de la qualité de l'air intérieur et les associations agrées de surveillance de la qualité de l'air seront chargés de mener des campagnes de surveillance dans plusieurs types de locaux,

notamment ceux qui accueillent les populations les plus vulnérables : d'abord les écoles et crèches pour le formaldéhyde et le CO_2, les gares et métros, pour les NOX (oxydes d'azote), PM 2,5 et le monoxyde de carbone.

*
* *

La Commission *rejette* quatre amendements identiques tendant à préciser que le renforcement de la lutte contre la pollution de l'air intérieur et extérieur se fera notamment sur la base des polluants référencés par l'Organisation Mondiale de la Santé, respectivement présentés par MM. Jérôme Bignon, Jean Dionis du Séjour, Mme Marie-Hélène Amiable et M. Yves Cochet.

Puis, elle *adopte* un amendement du rapporteur visant à replacer la lutte contre les polluants atmosphériques dans le cadre européen de la directive sur la qualité de l'air afin de ne pas créer un dispositif différent ou plus contraignant pour les entreprises françaises, qui pénaliserait leur compétitivité.

Elle examine ensuite quatre amendements identiques visant à ce que le plan de réduction des particules encourage la plantation de végétaux, respectivement présentés par MM. Yves Albarello, Philippe Armand Martin, Jean Dionis du Séjour et Yves Cochet.

Compte tenu de l'avis défavorable du rapporteur, MM. Yves Albarello et Jean Dionis du Séjour *retirent* leurs amendements, les deux autres sont *rejetés*.

La Commission est ensuite saisie de trois amendements pouvant être soumis à une discussion commune, respectivement présentés par MM. Jean Dionis du Séjour, Yves Cochet et Mme Marie-Hélène Amiable – les deux premiers amendements étant identiques – et tendant à étendre le champ d'application de l'alinéa 3 à de nouvelles catégories de produits susceptibles de polluer l'air intérieur.

M. Jean Dionis du Séjour. Cet article soumet à l'étiquetage obligatoire les seuls produits de construction et de décoration. Or bien d'autres produits - désodorisants, encens - sont susceptibles de polluer l'air intérieur.

M. André Chassaigne. Mon amendement a l'avantage de ne pas citer les différents types de produits - ce qui relève du domaine réglementaire.

M. le Rapporteur. Nous sommes tous d'accord sur le fond, mais les définitions proposées me semblent floues. J'ai donc déposé un amendement, qui sera examiné ultérieurement et qui prévoit que l'État lancera une étude sur la nécessité d'étendre ces mesures à d'autres catégories de produits de grande consommation susceptibles de polluer l'air intérieur dans les domiciles ou les lieux publics clos.

M. André Chassaigne *retire* son amendement au profit de celui que présentera M. le rapporteur.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Jean Dionis du Séjour.

Elle *adopte* ensuite, après avis favorable du rapporteur, un amendement de M. Jérôme Bignon visant les contenus plutôt que les émissions en polluants volatils, de l'engagement n° 151 du Grenelle de l'environnement.

La Commission *rejette* un amendement de M. Jean Proriol relatif au respect du calendrier européen.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur prévoyant que l'État lancera une étude sur la nécessité d'étendre les mesures prévues à l'alinéa 3 de l'article à d'autres catégories de produits de grande consommation susceptibles de polluer l'air intérieur dans les domiciles ou les lieux publics clos.

La Commission examine ensuite un amendement de M. Jean Dionis du Séjour fixant des seuils d'exposition maximum aux substances dangereuses applicables aux consommateurs.

M. le Rapporteur. Défavorable : pour des raisons techniques, on ne sait pas encore mesurer l'exposition journalière des consommateurs.

M. Jean Dionis du Séjour *retire* alors son amendement.

La Commission examine enfin quatre amendements identiques visant à encourager l'introduction de plantes d'intérieur aux capacités dépolluantes, respectivement présentés par MM. Yves Cochet, Jean Dionis du Séjour, Philippe Armand Martin et Daniel Fasquelle.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* ces amendements.

Elle *rejette* ensuite un amendement de M. Yves Cochet relatif au seuil maximum d'exposition des consommateurs aux substances dangereuses.

La Commission *adopte* l'article 35 *ainsi modifié*.

Article 36

Lutte contre le bruit et les pollutions lumineuses

Redécouvrir le ciel nocturne : c'est ce que propose l'alinéa 1, qui prévoit des mesures contre les nuisances dues aux émissions de lumière artificielles. Ces émissions, excessives, peuvent présenter des dangers ou causer un trouble excessif aux personnes, à la faune, à la flore ou aux écosystèmes. Il semblerait que la lumière pénétrant dans les habitations la nuit réduit la

production, par le cerveau, de la mélatonine, hormone dite du sommeil, qui régule les rythmes biologiques. L'éclairage excessif est la première cause de la disparition d'insectes nocturnes, ce qui a des répercussions sur d'autres espèces. Enfin, certains végétaux à la lumière peuvent entraver leur croissance.

Ces émissions lumineuses entraînent en outre un gaspillage énergétique. L'éclairage public est le premier poste de consommation électrique des communes de France. Selon l'ADEME, 30 % de cette somme pourraient être économisés, en ayant recours à des équipements mieux conçus et moins énergivores. La consommation d'énergie liée à l'éclairage public est passée de 70 kWh/an/habitant en 1990 à 91 kWh/an/habitant en 2000, soit le double de ce que l'on observe en Allemagne par exemple.

Les mesures d'application du Grenelle proposées poursuivront trois objectifs : prévention, suppression, ou à défaut limitation de ces nuisances.

Les trois alinéas suivants sont tous consacrés à la **lutte contre le bruit**.

L'alinéa 2 prévoit la résorption, dans un délai de sept ans, **des points noirs du bruit** les plus préoccupants pour la santé.

En 1996, le Livre Vert de la Commission sur la future politique du bruit constate que :

– 25 % de la population de l'Union européenne se plaint d'une gêne causée par le bruit qui porte atteinte à la qualité de vie ;

– il est indispensable de combler les carences en matière de connaissance des nuisances ;

– certaines législations nationales sont incomplètes ;

– il convient de définir les bases d'une politique communautaire et d'amorcer un rapprochement des politiques nationales.

La directive-cadre adoptée le 25 juin 2002 par le Parlement et le Conseil La mise en œuvre de la directive n° 2002/49/CE en droit national exige de mettre en place, en plusieurs étapes, des outils de diagnostic (les cartes de bruit) destinés à identifier les mesures à prendre dans le cadre de plans de prévention du bruit dans l'environnement. Cela concerne les grandes infrastructures de transports (route, fer, air) et les grandes agglomérations. Les cartes devront être publiées avant le 30 juin 2012 et les PPBE adoptés avant le 18 juillet 2013. Les cartes de bruit et les PBBE sont réexaminés et le cas échéant, révisés, tous les 5 ans.

Deux engagements sont prévus pour **l'État** :

– augmenter ses financements (l'article 40 du projet de loi renouvelle par ailleurs cet engagement) ;

– négocier un accroissement des moyens consacrés à la lutte contre le bruit des infrastructures avec les collectivités territoriales et les opérateurs routiers et ferroviaires.

Selon le Grenelle, **les « points noirs »** sont liés aux transports aériens et terrestres, et concernent près de 400 000 logements. Ceux identifiés à ce jour se caractérisent comme suit :

– en ce qui concerne les nuisances sonores aériennes : sur les 10 aéroports les plus importants concernés par la TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes), environ 110 000 logements restent à insonoriser, et 70 000 sont fortement exposés au bruit sur les 10 autres aéroports importants, (Beauvais, Montpellier, Ajaccio, Lille, Biarritz, Bastia, Brest, Pau, Toulon, Clermont-Ferrand) ;

– s'agissant des nuisances sonores liées aux transports terrestres, l'estimation est de 200 000 logements fortement exposés, à insonoriser.

L'alinéa 3 vise spécifiquement le cas du **bruit des transports aériens**, prévoyant que les contraintes imposées au trafic nocturne en zone urbanisée seront renforcées et les interdictions existantes maintenues. En vertu du principe pollueur-payeur, l'insonorisation des bâtiments autour des aéroports bénéficiera de moyens supplémentaires et sera traité de façon accélérée.

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) finance, depuis le 1er janvier 2005, le dispositif d'aide à l'insonorisation autour des dix principaux aérodromes français : Paris - Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Toulouse-Blagnac, Lyon-Saint Exupéry, Toulouse-Blagnac, Bordeaux-Mérignac, Nantes-Atlantique, Strasbourg-Entzheim, Bâle-Mulhouse, Marseille-Provence et Nice-Côte d'Azur. Le produit de cette taxe, perçue pour chaque décollage d'un aéronef de plus de 20 tonnes, est affecté à l'exploitant de la plate-forme où ce décollage a lieu. Son montant dépend du groupe de classification acoustique de l'aéronef concerné, de sa masse au décollage et de l'heure de décollage.

Enfin, **l'alinéa 4** dispose que l'État encouragera la **mise en place d'observatoires du bruit dans les grandes agglomérations**, sur le modèle de Bruitparif : créée à l'automne 2004, l'observatoire du bruit en Ile-de-France, est une association loi 1901 qui rassemble les différents acteurs impliqués dans la lutte contre le bruit à l'échelle régionale : les grands acteurs institutionnels (l'État, la région, les conseils généraux d'Île-de-France), les activités économiques génératrices directement ou indirectement de nuisances sonores - les principaux opérateurs de transports (Aéroports de Paris, SNCF, RATP) et les constructeurs automobiles (CCFA) -, les professionnels de l'acoustique et les associations de défense de l'environnement et de consommateurs. Au-delà de leurs missions d'observation, d'information et d'analyse, de tels instances permettent le dialogue et concertation des acteurs.

*

* *

La Commission *adopte* l'article 36 *sans modification*.

Article additionnel après l'article 36

Autorisation du maire pour les dispositifs ou matériels supportant de la publicité

La Commission examine un amendement de M. Martial Saddier tendant à soumettre à l'autorisation préalable du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en la matière l'installation, le remplacement ou la modification des dispositifs ou matériels supportant de la publicité.

Après une rectification de référence suggérée par le rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

Article 37

Surveillance des risques émergents

L'alinéa 1 pose le principe d'un **renforcement de la surveillance des risques émergents pour l'environnement**. Ce renforcement passera principalement par une meilleure coordination, et par la modernisation, de l'ensemble des réseaux de surveillance sanitaire existants. Une des grandes conclusions des travaux du Grenelle en cette matière tient à la nécessité de prendre en compte les petits signaux. Le modèle mondial pour la culture de la veille et du signalement est le Center for Disease Control (CDC), aux États-Unis, qui a découvert deux grandes maladies : le sida et la légionellose. Il faut adopter un système de vigilance, avec la prise en considération d'indicateurs multiple.

L'action de la France **au niveau communautaire** est encadrée par **l'alinéa 2** : la France encouragera une **rénovation de l'expertise et de l'évaluation** des technologies émergentes, notamment en matière de **nanotechnologies** et de **biotechnologies**, dans le cadre du 7ème puis du 8ème PCRD (programme cadre de recherche et de développement de la Communauté européenne), et dans la mise en œuvre du règlement REACH.

L'alinéa 3 aborde plus spécifiquement le cas des **nanoparticules**. L'organisation d'un **débat public national** est prévue avant le 31 mars 2009, organisé par la Commission nationale du débat public.

Dans un délai de deux ans sera mis en place un système de **déclaration préalable** auprès de l'administration de la fabrication, de l'importation ou de la mise sur le marché de substances à l'état nanoparticulaire, tant sur les quantités que sur les usages. Parallèlement, une **méthodologie d'évaluation des risques et des bénéfices** de telles substances sera élaborée. L'harmonisation des tests

métrologiques ou toxicologiques pourra se faire dans le cadre de l'Organisation internationale de normalisation, ainsi qu'au sein de l'OCDE.

Enfin, l'État veillera à ce que **l'information due aux salariés** par les employeurs soit améliorée en ce qui concerne les risques et les mesures à prendre pour assurer leur protection.

En ce qui concerne les champs électromagnétiques, une synthèse des études scientifiques relatives à leurs effets sur la santé est promise pour la fin 2009. Les inquiétudes de la population sont patentes, qu'il s'agisse des radiofréquences (à la base des communications sans fil , elles ont des applications dans les télécommunications, la radiodiffusion, la télévision, l'industrie, la recherche, la médecine et dans les produits à usage domestique comme les fours à micro-ondes, les systèmes d'alarme, les télécommandes…) ou des champs à très basse fréquence (réseau électrique et électroménager). Aucune des nombreuses études récentes n'apporte la preuve formelle d'un risque pour la santé. Au niveau international, l'OMS, au niveau européen le SCENHIR (comité scientifique sur les risques Interphone, placé auprès de la Commission européenne) et au niveau français l'AFSSET mènent ces études. L'OPECST est doublement saisi de ces questions : il a nommé M. Daniel Raoul, sénateur, rapporteur de l'étude sur « les effets sur la santé et l'environnement des champs électromagnétiques produits par les lignes à haute et très haute tension ». Le Bureau de l'Assemblée nationale a également saisi l'Office d'une étude sur « les conséquences éventuelles sur la santé de la téléphonie mobile ».

Enfin, **l'alinéa 5** prévoit la préparation d'ici 2011 d'un **plan national d'adaptation climatique** pour les différents secteurs d'activité.

Il s'agit concrètement d'un travail mené sous l'égide de l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC), dressant le bilan des conséquences du changement climatique sur les différents secteurs de l'activité économique, pour en tirer les conséquences et prévoir les adaptations nécessaires.

Chargé de collecter et diffuser les informations, études et recherches sur les risques liés au réchauffement climatique et aux phénomènes climatiques extrêmes, de formuler des recommandations sur les mesures de prévention et d'adaptation à envisager pour limiter les risques liés au changement climatique, l'ONERC a ainsi mené des travaux sur les conséquences du changement climatique sur les activités viti-vinicoles, sur les milieux de montagnes, etc.

*

* *

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet visant à ce que le plan national d'adaptation climatique soit décliné ensuite dans les plans climat-énergie territoriaux.

La commission *adopte* l'article 37 *sans modification*.

Article 38

Inventaire des sites potentiellement pollués

Cet article prévoit **l'achèvement en 2010 de l'inventaire des sites potentiellement pollués, ainsi que le croisement de ces informations avec celles de l'inventaire des points de captage d'eau et des lieux d'accueil des « populations sensibles »,** selon l'expression habituelle du code de l'environnement et du PNSE : enfants, femmes enceintes, personnes âgées, malades. Les actions prioritaires pourront alors être définies.

Le groupe de travail n° 3 du Grenelle, chargé de réfléchir aux moyens d'instaurer un environnement respectueux de la santé souhaite le renforcement des moyens dévolus, notamment par l'État, à la réhabilitation des sites pollués dits « orphelins », en accroissant la réhabilitation complète par rapport au simple confinement, ainsi que le renforcement du principe pollueur-payeur, au travers du mécanisme de garantie financière et d'autres mécanismes. Deux cas méritent une attention particulières : les stations service fermées et les sédiments qui, dans le cadre d'une approche par bassin, doivent faire l'objet d'une réglementation claire.

Les risques liés à l'eau provenant de sols pollués sont difficiles à quantifier ; au moins 400 000 sites potentiellement pollués ont été identifiés. Des mesures de gestion ont été mises en œuvre sur 4 000 sites. Le recensement est en cours, son achèvement est prévu pour la fin 2008.

Par ailleurs, l'établissement d'un plan d'action sur la réhabilitation des stations service fermées et des « sites orphelins » sera établi au plus tard en 2009. Le traitement des sols pollués devra se faire prioritairement par des techniques alternatives aux excavations et traitements hors site, comme la remédiation biologique par l'usage de bactéries et de végétaux.

*
* *

La Commission est d'abord saisie de trois amendements identiques tendant à faire référence à l'utilisation de techniques de dépollution par les plantes (phytoremédiation), respectivement présentés par MM. Philippe Armand Martin, Yves Albarello et Yves Cochet.

M. Yves Albarello. La phytoremédiation est une technique de dépollution moins coûteuse que les autres, qui pourrait être utilisée avantageusement pour dépolluer les terrains d'implantation des stations service désaffectées des bords de nationale - notre département de Seine-et-Marne en compte un certain nombre.

M. le président Patrick Ollier. Je cosigne votre amendement !

M. le Rapporteur. Je suis également convaincu par la brillante démonstration de M. Yves Albarello.

La Commission *adopte* cet amendement.

Elle *adopte* ensuite un amendement du rapporteur tendant à lutter contre la recrudescence des sites illégaux de traitement des déchets et cosigné par Mme Fabienne Labrette-Ménager, qui a défendu puis retiré un amendement ayant le même objet.

La Commission *adopte* l'article 38 *ainsi modifié*.

Article 39

Prévention des risques majeurs

Afin de renforcer la **politique de prévention des risques majeurs**, trois mesures sont prévues.

Le Plan séisme aux Antilles, et plus globalement, une politique globale de prévention des risques naturels outre-mer, seront mis en œuvre d'ici 2015 (**alinéa 2**).

En 2005, l'État avait lancé le programme national de prévention du risque sismique (PNPRS, ou plan séisme national). Programme interministériel étalé sur 6 ans (2005-2010), il doit permettre d'approfondir les connaissances scientifiques et l'information sur les risques ; améliorer la prise en compte du risque sismique dans la construction ; rapprocher tous les acteurs; contribuer à la prévention du risque de tsunami.

En janvier 2007, compte tenu du risque nettement plus fort aux Antilles, il a été décidé de créer un plan spécifique : la sismicité y est plus forte, et les constructions plus vulnérables. La première phase du Plan séisme aux Antilles est déjà mise ne œuvre par le Gouvernement ; le budget de cette première phase est de 1,3 milliard d'euros en cinq ans. Compte tenu des investissements nécessaires pour rendre le bâti public moins vulnérable (4 à 5 milliards d'euros seront nécessaires), l'inscription de ce plan dans la loi semble nécessaire, pour assurer sa pérennité.

Plus globalement, l'Outre-mer est la partie du territoire national la plus exposée aux aléas naturels (inondations, volcans, tempêtes, cyclones, mouvements de terrain), et cette vulnérabilité risque de s'accroître compte tenu des conséquences du réchauffement climatique. Aucun système d'alerte aux tsunamis n'y est opérationnel. Si la réduction du risque sismique est prioritaire aux Antilles, la protection contre les mouvements de terrain est inondations l'est à la Réunion et en Polynésie, et la gestion des risques côtiers est nécessaire aux Antilles, à la Réunion et en Polynésie, en Guyane et à Mayotte.

La **réduction de l'exposition des populations au risque d'inondation par la maîtrise de l'urbanisation, par la restauration des zones d'expansion des crues et par des travaux de protection,** est une deuxième priorité (**alinéa 3**).

Les inondations, au premier rang des catastrophes naturelles dans le monde, constituent en effet un risque majeur sur le territoire national : ce risque concerne une commune sur trois en France, dont 300 grandes agglomérations. Deux à cinq millions de personnes vivent en zones inondable. Pour 160 000 km de cours d'eau, une surface de 22 000 km² est reconnue particulièrement inondable. Les dégâts causés par les inondations représentent 80 % du coût des dommages imputables aux risques naturels, soit en moyenne 250 millions d'euros par an. Une crue similaire à celle de 1910 entraînerait des dommages directs chiffrés à plus de 10 milliards d'euros, alors que dans Paris, le niveau de l'eau monterait 70 cm plus haut. Or l'urbanisation et l'implantation d'activités dans les zones inondables constituent la première cause d'aggravation du phénomène, entraînant aussi la diminution des champs d'expansion des crues.

Enfin, des **plans de suivi de l'impact sanitaire et environnemental différé des catastrophes d'origine naturelles ou technologiques** seront mis en œuvre (**alinéa 4**).

*

* *

La Commission est d'abord saisie de quatre amendements identiques tendant à prévoir la création de zones végétalisées où puissent se déverser les eaux de ruissellement, lorsqu'une surface est rendue imperméable, respectivement présentés par MM. Yves Albarello, Philippe Armand Martin, Serge Poignant et Yves Cochet.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* ces amendements.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Jérôme Bignon prévoyant la création de zones d'expansion de crues.

Elle rejette ensuite deux amendements identiques visant à faire référence à l'utilisation de techniques de confortement par les végétaux, respectivement présentés par MM. Yves Albarello et Philippe Armand Martin.

Puis elle *rejette* un amendement de M. Bernard Reynès tendant à la recherche d'un juste équilibre entre la prise en compte du risque d'inondation et le nécessaire développement économique et social des territoires.

La Commission *adopte* l'article 39 *ainsi modifié*.

Article 40

Moyens budgétaires

L'État allouera **des aides budgétaires supplémentaires** pour soutenir les actions décrites aux articles précédents (32 à 39), y compris pour le financement de la résorption des points noirs du bruit. Cet engagement est mis en œuvre dès le projet de loi de finances pour 2009. 19 milliards d'euros en autorisations d'engagements et 7,3 milliards d'euros en crédits de paiements sont d'ores et déjà prévus pour le financement du Grenelle de 2009 à 2001, soit une progression annuelle des dotations du développement durable de 1,2 milliard d'euros. Plus précisément, on peut citer l'accroissement de 50 % des moyens du fonds Barnier pour les risques naturels, l'augmentation de 11 % des crédits budgétaires pour la prévention des risques technologiques, industriels et naturels, une enveloppe de 172 millions d'euros pour la lutte contre les points noirs du bruit.

*
* *

La Commission est saisie d'un amendement de M. Didier Gonzales tendant à faire contribuer les exploitants ou utilisateurs d'une installation entraînant des contraintes d'urbanisme, au titre de la prévention des risques, à l'aménagement des territoires touchés par ces contraintes.

M. le Rapporteur. On ne sait pas exactement ce que recouvre le terme « les exploitants ou utilisateurs ». Avis défavorable.

M. Didier Gonzales. Pour lever l'ambiguïté, je propose de retenir le seul terme d'exploitants. Vu le nombre des surfaces concernées par la prévention des risques, cet amendement est en effet très important.

M. le rapporteur. Je vous invite à retirer cet amendement et à le réexaminer dans le cadre de l'article 88.

M. Didier Gonzales accepte cette suggestion et *retire* l'amendement.

La Commission *adopte* ensuite l'article 40 *sans modification*.

CHAPITRE II
LES DECHETS

Article 41
Politique de réduction des déchets

La dépense nationale de gestion des déchets représentait plus de 11 milliards d'euros en 2004, soit un tiers de la dépense nationale de protection de l'environnement, le coût de gestion des déchets ayant triplé depuis quinze ans. Les déchets des collectivités et des ménages représentent 42 millions de tonnes par an, les industriels produisent 90 millions de tonnes de déchets, et le secteur du BTP 340 millions. Les déchets de l'agriculture sont principalement constitués d'effluents d'élevage (150 millions de tonnes). Toutefois, comme le soulignait le Conseil économique et social en avril 2008, les difficultés causées par la gestion des déchets ne sont pas proportionnelles aux tonnages traités. La production annuelle d'ordures ménagères par habitant a doublé entre 1960 et 2000 pour atteindre 354 kg par habitant et par an en 2004. Elle n'a cessé d'augmenter qu'en 2002 : semble ainsi s'amorcer le découplage de la production de déchets et la croissance de l'économie.

La définition juridique du déchet en droit français est fixée à l'article L. 541-1 du code de l'environnement : est un déchet tout résidu d'un processus de production, de transformation ou d'utilisation, toute substance, matériau, produit ou plus généralement tout bien meuble abandonné ou que son détenteur destine à l'abandon. Quant aux objectifs de la politique de gestion des déchets, ils sont ceux de la loi du 13 juillet 1992 : réduction, réemploi, recyclage et traitement.

L'alinéa 1 commence par rappeler dans une première phrase **l'objectif général** : **renforcer la politique de réduction des déchets**, reprenant la principale conclusion de la table ronde « déchets » du 20 décembre 2007 : « le meilleur déchet est celui que l'on ne produit pas, à double titre : il constitue une perte nette de matière et une pollution potentielle ».

Votre rapporteur insiste pour que le renforcement de la politique de réduction des déchets se fasse dans le respect de la réglementation européenne, conformément à la hiérarchie prévue par la directive déchets révisée : prévention, préparation en vue du réemploi, recyclage, autre valorisation (notamment énergétique) et enfin élimination.

Destination actuelle des déchets collectés par le service public, par type de traitement :

Valorisation énergétique	31 %
Valorisation matière	19%
Valorisation organique	12%
Incinération sans valorisation énergétique	2 %
Stockage de classe 2 (déchets non dangereux)	32 %
Stockage de classe 3 (déchets inertes)	4 %

Source : ADEME

La deuxième phrase prévoit **l'extension de la responsabilité des producteurs sur les déchets issus de leurs produits**.

Le principe de responsabilité élargie des producteurs (REP) consiste à mettre à la charge des entreprises l'intégralité de la gestion et de l'élimination des déchets issus de leurs produits. Le dispositif vise les choix des entreprises, et non pas les comportements d'achat des ménages, l'impact sur le prix des produits étant faible. Parmi les principaux engagements issus du Grenelle et concernant la REP, figurent :

– la mise en place de nouvelles REP pour les déchets de soins d'activités à risque infectieux des ménages, les meubles/encombrants, les déchets diffus dangereux ; un traitement particulier sera prévu pour les déchets du BTP, qui représentent 40 % de la production totale nationale de déchets (343 sur 849 millions de tonnes), et ne sont valorisés qu'aux deux tiers.

– l'évolution des REP existantes, notamment sur les emballages. En croissance, le taux de recyclage des déchets d'emballage ménagers est de 60 % en 2006, ce qui place la France en 9ème position dans l'Europe des 15.

Votre rapporteur souhaite que cette extension de la REP prenne en compte l'efficacité des dispositifs de responsabilité partagée existants, qui ont fait la preuve de leur efficacité. On peut citer par exemple Adivalor, dans la filière agricole, qui fonctionne conformément à un accord-cadre avec le ministère chargé de l'environnement, en collaboration avec des agences de l'eau et des projets d'extension sont envisagés avec les pouvoirs publics.

Sont également prévues par la deuxième phrase :

– de **fortes incitations pour la réduction des déchets à la source** ;

– la **facilitation de la réutilisation et du recyclage**.

Conformément à la troisième phrase, les nouveaux outils de traitement des déchets, à savoir la valorisation énergétique et le stockage devront justifier strictement de leur dimensionnement et répondre à des exigences environnementales et énergétiques accrues en ce qui concerne l'incinération.

Votre rapporteur vous propose de distinguer les deux modes de traitement que sont la valorisation énergétique et l'enfouissement. La première solution doit être privilégiée car l'incinération de déchets solides est efficace sur le plan énergétique, et peut donc être considérée comme une opération de valorisation. Les émissions de dioxine par les incinérateurs ont été divisées par cent en une dizaine d'années.

La dernière phrase fixe des objectifs de réduction globale des déchets incinérés ou stockés, afin de préserver les ressources et de prévenir les pollutions. Les quantités doivent être réduites de 15 % d'ici 2012.

Conformément aux perspectives ainsi tracées, **deux objectifs essentiels** sont arrêtés :

a) réduire la production d'ordures ménagères et assimilées de 5 kilogrammes par an et par habitant pendant les 5 prochaines années. L'objectif est donc de réduire cette production de 360 kg/hab/an actuellement à 335 kg/hab/an fin 2013 (**alinéa 3**).

Définitions :

1. Ordures ménagères strictes = contenu des poubelles des ménages et points d'apport volontaire
2. ordures ménagères et assimilées = 1+ déchets des entreprises (artisans, commerçants) collectés avec les ordures ménagères
3. déchets ménagers et assimilés = 2+ encombrants et déchets verts (déchetteries)
4. déchets municipaux = 3+ déchets de voirie, de marchés, boues de station d'épuration, déchets verts des collectivités.

b) augmenter le recyclage matière et organique. Alors que 24 % des déchets ménagers et assimilés font aujourd'hui l'objet d'un tel recyclage, l'objectif est d'atteindre un taux de 35 % en 2012 et de 45 % en 2015. On entend par « recyclage matière » le retraitement, dans un processus de production, des déchets aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins, y compris le recyclage organique, mais à l'exclusion de la valorisation énergétique (**alinéa 4**).

Des objectifs plus stricts sont fixés pour les déchets d'emballage ménagers et les déchets des entreprises, le taux étant fixé pour ces déchets à 75 % dès 2012.

L'alinéa 5 indique que pour atteindre ces objectifs, certaines réglementations de protection de l'environnement dans le domaine des déchets seront rénovées. Est ainsi nécessaire la définition d'un cadre réglementaire adapté au développement de nouvelles filières de recyclage et de valorisation,

particulièrement pour la filière du recyclage matière. Il faut également anticiper l'émergence de nouveaux flux, notamment de combustibles de substitution, pour lesquels il faudrait définir rapidement un cadre stable, afin d'encourager les porteurs de projets.

En outre, un dispositif en six points est prévu.

a) **Des avancées dans les domaines de la connaissance**, notamment dans le domaine de la recherche sur les impacts sanitaires et environnementaux des différents modes de gestion des déchets, et des avancées en matière de communication (**alinéa 6**).

Conformément au principe de précaution inclus dans la Charte de l'environnement, le renforcement de l'évaluation des impacts sur la santé et l'environnement des différents modes de traitement et de valorisation des déchets s'impose. Doit s'y ajouter le soutien à la recherche technologique sur l'éco-conception, le recyclage et la préparation au recyclage, le compostage, la méthanisation et la valorisation énergétique, et les transferts de technologie. Enfin, une connaissance plus fine du coût de la fin de vie des déchets doit favoriser l'intégration de ces coûts par les différents acteurs.

b) **Une fiscalité dissuasive** sur les installations de stockage et d'incinération et les produits fortement générateurs de déchets (**alinéa 7**).

Le produit de cette fiscalité bénéficiera au financement d'actions prioritaires concourant à la mise en œuvre de la nouvelle politique de gestion des déchets, en particulier en termes de prévention. Il s'agit là d'une application, spécifique (mais non exclusive) au domaine des déchets, du principe souligné par amendement à l'article 1er de l'affectation à la mise en œuvre du Grenelle des recettes prévues par le Grenelle.

Votre rapporteur tient à préciser, à propos de la nouvelle politique de gestion des déchets, que cette gestion est globale, c'est-à-dire fondée sur trois piliers complémentaires, soit par ordre de priorité : la prévention, le recyclage et le traitement.

c) **Un cadre législatif permettant l'instauration par les collectivités territoriales compétentes d'une tarification incitative pour le financement de l'élimination des déchets** des ménages et assimilés (**alinéa 8**).

L'ADEME indique qu'en y incluant les besoins de financement liés à la mise à niveau structurelle de l'Outre-Mer pour la gestion des déchets, les besoins de financement public de la politique de gestion des déchets prévue par le Grenelle sont d'environ 1,7 milliard d'euros entre 2009 et 2015, estimation compatible avec les recettes complémentaires qui résulteront de l'augmentation de la TGAP sur les décharges et les incinérateurs. Selon elle, les aides à la prévention

devraient constituer le poste principal (730 millions d'euros), suivis par les soutiens à la valorisation organique (450 millions d'euros). Les collectivités locales seraient les premiers bénéficiaires des aides, recevant 1,2 milliard d'euros.

Dans son avis précité sur *Les enjeux de la gestion des déchets ménagers et assimilés en France*, le Conseil économique et social constate que le système de financement actuel incite très peu à la réduction des déchets, seules les contributions « amont » des producteurs (REP et redevances spéciales) ayant cet effet. En revanche la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (TEOM) n'a aucun lien avec les quantités de déchets ni avec la performance du tri, et les critères retenus par les collectivités pour la redevance d'enlèvement des ordures ménagères (REOM) sont peu incitatifs. La réforme de la TEOM n'a toutefois pas fait l'objet de consensus dans l'intergroupe Déchets.

d) **Un cadre réglementaire, économique et organisationnel**

Permettant d'améliorer la gestion de certains flux de déchets, notamment par le développement de collectes sélectives et de filières appropriées (**alinéa 9**), un cadre de règles est mis en place.

Sont concernés en premier lieu :

– les déchets d'activités de soin à risques infectieux des ménages,

– les déchets du secteur du BTP,

– les déchets organiques,

– et les déchets dangereux diffus des ménages et assimilés.

Dans le cas particulier des emballages, le financement par les contributeurs sera étendu aux emballages ménagers consommés hors-foyer et la couverture des coûts de collecte, de tri et de traitement sera portée de près de 50 % à 80 % des coûts nets optimisés. Il s'agit d'augmenter la contribution au titre du « point vert » de façon à pouvoir mieux compenser les coûts de collecte et d'élimination supportés par les collectivités territoriales et à renforcer les incitations la réduction et au recyclage des emballages, tout en obligeant les communes à optimiser la gestion de ces installations.

La signalétique et les consignes de tri seront progressivement harmonisées

Une instance de régulation et de médiation sur les éco-organismes, cohérente avec les structures existantes est mise en place. Dans le cadre des directives européennes sur le développement durable, sont qualifiés d'éco-organismes les sociétés, consortiums, collectivités, dont l'objet est d'assumer la responsabilité financière ou organisationnelle du traitement des déchets à la place de leurs producteurs ou distributeurs.

Votre rapporteur souhaite que cette mission de régulation reste assurée par l'État.

e) Une **attention** particulière sera portée à la **gestion de déchets spécifiques** : mâchefers, boues de station d'épuration et de co-inc**i**nération, bois traités, sédiments de dragage et curage (**alinéa 10**);

f) Enfin, le dispositif s'attachera à **moderniser les outils de traitement des déchets et notamment de leur part résiduelle (alinéa 11)**.

La méthanisation et le compostage de la fraction fermentescible des déchets seront encouragés dans un cadre de cohérence nationale et d'engagements contractuels de tous les acteurs concernés pour s'assurer notamment de la qualité sanitaire et agronomique des composts. Aussi importante que soit la méthanisation, votre rapporteur souhaite que cet encouragement porte sur les différentes filières de valorisation énergétique.

Les clauses de tonnages minimums ou minima devront être supprimées dans tous les nouveaux contrats d'unités d'incinération et dans les contrats à renouveler, afin de réduire la quantité de déchets stockés ou incinérés. Selon le comité opérationnel, huit installations seraient concernées sur 130 pour le renouvellement. La surveillance de l'impact environnemental des usines d'incinération sera renforcée par l'augmentation de la fréquence des mesures

Les nouveaux outils de traitement thermique situés en métropole devront justifier leur dimensionnement en se fondant sur les besoins des territoires, sur les objectifs de prévention de la production de déchets et d'amélioration de la valorisation, et sur l'optimisation des transports associés, de sorte que la capacité globale des installations d'élimination couvre au plus 60 % des déchets produits sur ces territoires. Afin d'éviter les surcapacités par rapport à la production de déchets sur un territoire donné, cette exigence de strict dimensionnement vaudra aussi pour les sites de stockage.

L'alinéa 12 prévoit le renforcement du rôle de la **planification**, afin d'adapter les orientations présentées ci-dessus aux spécificités des territoires. En particulier, des plans de gestion des déchets issus des chantiers du BTP devront être mis en place, et un diagnostic devra être réalisé préalablement à tout chantier de démolition. Les plans seront revus dans le cadre de la transposition de la directive-cadre sur les déchets.

Les plans de gestion seront revus pour intégrer les nouveaux objectifs de développement de la prévention et de la valorisation, et définir les actions nécessaires pour les atteindre. Le soutien apporté aux plans locaux de prévention de la production de déchets favorisera leur généralisation. Ce soutien devrait passer par l'affectation d'une part de la TGAP.

*

* *

La Commission est saisie de sept amendements faisant l'objet d'une présentation commune.

Elle *rejette* un amendement de M. Yves Cochet redéfinissant les objectifs de la politique de réduction des déchets.

M. Serge Poignant présente un amendement tendant à préciser que la politique de gestion des déchets doit être appliquée à l'ensemble de la chaîne de production, de distribution et de consommation des produits, et non pas seulement au service public de gestion des déchets.

Mme Fabienne Labrette-Ménager présente un amendement tendant à ce que la responsabilité élargie des producteurs - REP - ne soit étendue qu'au cas par cas.

M. le Rapporteur. J'ai moi-même déposé un amendement pour garantir le développement des filières de gestion des déchets mises en place par les professionnels en partenariat avec les pouvoirs publics. Je suis favorable à l'amendement de M. Poignant, mais défavorable à celui de Mme Labrette-Ménager, car la REP motive les producteurs pour réduire la production à la source.

Mme Fabienne Labrette-Ménager *retire* alors son amendement, la Commission *adoptant* celui de M. Serge Poignant et du rapporteur visant à préserver des dispositifs efficaces de responsabilité partagée qui fonctionnent déjà.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager tendant à encourager et à faciliter la réutilisation, le tri, la valorisation matière et le recyclage comme modes prioritaires de gestion des déchets.

Après avis défavorable du rapporteur, Mme Fabienne Labrette-Ménager *retire* un autre amendement tendant à réaliser une étude préalable coûts-avantages chaque fois que possible.

Le rapporteur présente enfin un amendement rappelant que la valorisation des déchets, notamment énergétique, est toujours préférable à leur enfouissement.

M. François Brottes. Pouvez-vous nous dire précisément ce que cet amendement change par rapport à la rédaction du Gouvernement ?

M. le rapporteur. Je donne la priorité à la valorisation énergétique, mais je conserve bien entendu toutes les exigences environnementales.

M. Antoine Herth. Le texte fixe un objectif de réduction de 15 % à l'horizon 2012. Il serait dommage d'y renoncer.

M. le rapporteur. Ma rédaction le conserve !

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur.

Elle *rejette* un amendement de M. Jean Proriol limitant le stockage aux seuls déchets non valorisables.

Après avis défavorable du rapporteur, Mme Fabienne Labrette-Ménager *retire* un amendement tendant à définir le recyclage et la valorisation.

Mme Fabienne Labrette-Ménager présente ensuite un autre amendement visant à définir un statut du déchet.

M. le rapporteur. Je vous invite à retirer cet amendement au profit d'un autre que je défendrai ultérieurement - qui reprend cette idée, mais dans le cadre communautaire.

Mme Fabienne Labrette-Ménager *retire* alors l'amendement.

La Commission est ensuite saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Elle *rejette* un amendement de M. Yves Cochet privilégiant un objectif de réduction portant sur des déchets ménagers ou assimilés.

Puis, la Commission examine celui de M. Jean Dionis du Séjour, qui tend à porter l'objectif de réduction des déchets ménagers et assimilés de 5 à 10 kg par habitant et par an.

Elle examine ensuite l'amendement de M. André Chassaigne, tendant à élaborer un plan de réduction de la production de déchets issus des activités agricoles, industrielles et du bâtiment pour les cinq prochaines années.

M. le Rapporteur. Je suis défavorable à l'amendement de M. Dionis du Séjour, car l'objectif de 5 kg a fait l'objet d'un consensus lors du Grenelle. Quant à celui de M. Chassaigne, il est satisfait par l'alinéa 9 pour ce qui est des déchets du BTP.

M. André Chassaigne. On occulte donc les déchets issus des activités agricoles et industrielles. C'est dommage.

M. le Rapporteur. L'alinéa 1 étend la REP aux déchets industriels. S'agissant des déchets agricoles, je vous renvoie aux dispositions sur la biomasse.

M. André Chassaigne *retire* son amendement.

La Commission *rejette* celui de M. Dionis du Séjour.

Elle examine ensuite un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à exclure l'agriculture, les industries agro-alimentaires et les activités spécifiques de l'objectif d'augmentation du recyclage matière et organique.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement.

La Commission *adopte* ensuite un amendement du rapporteur tendant à prévoir une meilleure définition du déchet et un statut juridique pour les matières recyclées.

Après avis favorable du rapporteur, elle *adopte* un amendement de M. André Chassaigne tendant à compléter l'alinéa 6 par la mention des produits de substitution source d'une moindre production de déchets.

Puis la Commission est saisie de deux amendements pouvant faire l'objet d'une discussion commune : l'un de M. Jérôme Bignon tendant à supprimer la référence à la communication ; l'autre de M. André Chassaigne visant, dans l'esprit de la Convention d'Aarhus, à substituer « l'information » des citoyens à la « communication ».

M. le Rapporteur. Avis défavorable sur ces deux amendements car je considère que la communication, en ce qu'elle permet des échanges, a une portée plus large que l'information.

La Commission *rejette* successivement ces deux amendements.

Elle est ensuite saisie d'un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager tendant à favoriser les programmes de recherche sur le recyclage. Le rapporteur faisant valoir qu'il est satisfait par un amendement adopté à l'article 19, l'amendement est *retiré*.

La Commission est ensuite saisie de plusieurs amendements faisant l'objet d'une présentation commune, relatifs au produit de la fiscalité sur le stockage, l'incinération et les produits fortement générateurs de déchets.

Elle *rejette* un amendement de M. Yves Cochet.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur qui tend à mentionner une fiscalité « dissuasive » plutôt qu' « incitative ».

Puis, elle *rejette* des amendements de M. André Chassaigne et de M. Jérôme Bignon visant à préciser l'affectation territoriale des fonds, ainsi que des amendements de Mme Fabienne Labrette-Ménager, MM. Jean Dionis du Séjour, Yves Cochet et Michel Piron tendant à ce que le produit de la fiscalité prévue par l'article 41 bénéficie intégralement au financement d'actions concourant à la mise en œuvre de la nouvelle politique de gestion des déchets, le rapporteur ayant estimé que les amendements précédents sont redondants puisqu'il a déjà été précisé à l'article 1er que tous les produits issus de cette fiscalité dissuasive seraient affectés aux objectifs visés par le Gouvernement.

La Commission *adopte* un amendement du rapporteur tendant à ce que la nouvelle politique de gestion des déchets soit considérée dans son ensemble.

M. André Chassaigne *retire* son amendement au bénéfice de l'amendement de M. Jérôme Bignon. Après avis favorable de M. le rapporteur, la Commission *adopte* cet amendement, les autres amendements devenant sans objet.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet élargissant au tri sélectif et au recyclage les actions financées prioritairement.

M. André Chassaigne *retire* son amendement tendant à ce que le produit de la fiscalité prévue à l'article 41 finance des actions visant à prévenir ou à réduire la production et la nocivité des déchets, car cet amendement est déjà satisfait.

La Commission est ensuite saisie de plusieurs amendements pouvant faire l'objet d'une discussion commune : deux amendements de M. Yves Cochet et de M. Jean Dionis du Séjour tendant à fixer les modalités d'une tarification incitative pour le financement de l'élimination des déchets ; un amendement du rapporteur privilégiant la valorisation des déchets plutôt que leur enfouissement ; deux amendements de M. Claude Gatignol et de M. Jean Dionis du Séjour visant à exclure les déchets à usage agricole du système de tarification incitative ; un amendement de M. André Chassaigne faisant obligation aux collectivités d'intégrer dans la redevance, d'ici à cinq ans, une part variable prenant en compte le poids des déchets.

M. Jean Dionis du Séjour. Passer de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères à une tarification au poids est une excellente idée, à condition toutefois que l'on tienne compte des familles nombreuses, souvent peu nanties. Il faut aussi instaurer une police spécifique pour éviter le « nomadisme des déchets » constaté dans les pays qui ont mis en œuvre une telle mesure.

M. André Chassaigne. La taxe d'enlèvement des ordures ménagères est ressentie comme injuste car elle est indépendante de la quantité de déchets jetés. La fiscalité incitative est difficile à mettre en œuvre mais le volontarisme doit l'emporter.

M. le rapporteur. Je partage l'objectif visé mais les propositions, telles qu'elles sont formulées, seront difficilement applicables, singulièrement s'il faut généraliser la mesure dans un délai de cinq ans.

M. Martial Saddier. L'idée est juste, mais son application est compliquée, non seulement dans les zones d'habitat collectif mais aussi dans les zones touristiques, où le nombre d'habitants fluctue dans des proportions considérables selon les saisons. On ne peut non plus exiger de collectivités qui ont consenti de considérables efforts de réhabilitation qu'elles repartent à zéro. Il faut donc, comme le suggère le rapporteur, prendre du recul et s'attacher à trouver une rédaction consensuelle.

M. François Brottes. Ce qui est proposé est infaisable et peut entraîner toutes les dérives.

M. Jean Dionis du Séjour. Je n'en crois rien, puisqu'une telle mesure, qui responsabilise les citoyens, a été mise en œuvre avec succès dans d'autres pays européens. La loi doit y faire référence, mais en précisant ce qui doit l'être.

M. le président Patrick Ollier. Aussi louable soit l'intention, la proposition devra être retravaillée car sa rédaction n'est pas satisfaisante en l'état.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. De nombreux départements sont en train de mettre en place des plans d'élimination des déchets ménagers : il faudrait en tenir compte

M. Philippe Plisson. L'injustice actuelle est criante, et nous avons une occasion unique d'y remédier en incitant chacun à un geste citoyen. Nous nous devons de la saisir.

M. André Chassaigne. Je partage ce point de vue, mais je suis d'accord pour tenter de parvenir à une rédaction consensuelle. En tout cas, il faut être écologiquement responsable.

Les auteurs des amendements les *retirent***,** acceptant la proposition du président de la Commission de revoir la question dans le cadre de l'article 88.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* ensuite un amendement de M. André Chassaigne, qui tend à promouvoir la valorisation des déchets d'équipements électriques et électroniques des ménages.

Puis elle *rejette*, après avis défavorable du rapporteur, un amendement du même auteur tendant à porter 100 % le financement par les contributeurs dans le cas particulier des emballages.

Après que le rapporteur a donné un avis favorable, la Commission *adopte* un autre amendement de M. André Chassaigne visant à moduler les contributions financières des industriels aux éco-organismes en fonction des critères d'éco-conception.

Mme Fabienne Labrette-Ménager *retire* un amendement tendant à substituer au terme « instance de régulation » le terme « instance de coordination », ainsi qu'un autre qui vise à placer cette instance sous la tutelle du Conseil national des déchets des éco-organismes.

Après que le rapporteur a exprimé un avis défavorable, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne tendant à renforcer le cadre réglementaire de la gestion de certains déchets.

La Commission est ensuite saisie de deux amendements qui font l'objet d'une discussion commune : un amendement de M. Dionis du Séjour tendant à reprendre in extenso l'intitulé de l'engagement 260 du Groupe « Déchets » du Grenelle de l'environnement ; un amendement du rapporteur proposant de prendre en compte toute la valorisation énergétique et non uniquement la méthanisation.

La Commission *adopte* l'amendement du rapporteur, ce qui rend *sans objet* l'amendement de M. Dionis du Séjour.

Après avis défavorable du rapporteur, elle *rejette* ensuite un amendement de M. André Chassaigne tendant à ce que les collectivités procèdent obligatoirement à des avenants aux contrats d'unités d'incinération pour supprimer les clauses de tonnages minimum.

Après quoi, la Commission *adopte* un amendement rédactionnel à l'alinéa 11, proposé par M. le rapporteur rappelant, par souci de cohérence avec l'alinéa 1 de l'article 41, que les installations de stockage doivent être strictement dimensionnées.

M. André Chassaigne *retire* un amendement qui tend à ce que l'obligation de justifier des nouveaux outils de traitement thermique s'applique aussi dans les DOM-TOM.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* successivement deux amendements de M. André Chassaigne. Le premier tendant à favoriser les dispositifs de valorisation matière et valorisation organique ; le second visant à mentionner explicitement les unités de traitement thermique et d'enfouissement technique.

La Commission examine ensuite un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager, qui tend à développer l'implantation d'installations de tri et de valorisation matière.

M. le Rapporteur. Avis défavorable, car rien n'est dit de la valorisation organique.

Mme Fabienne Labrette-Ménager *retire* l'amendement**.**

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne visant à la définition par le Parlement d'un plan-cadre national d'élimination des déchets.

Elle *rejette* un amendement de M. Yves Cochet généralisant la collecte sélective à tous les produits de grande consommation.

La Commission *adopte* l'article 41 *ainsi modifié***.**

Article additionnel après l'article 41

Incitation aux économies d'énergie par exonération de la taxe foncière sur les propriétés bâties

La Commission a été saisie d'un amendement de M. Serge Poignant tendant à favoriser la valorisation d'énergie de récupération en exonérant de la

taxe foncière sur les propriétés bâties, pendant cinq ans, les entreprises à forts besoins énergétiques qui se raccordent à des unités de traitement.

M. François Brottes. Qui compensera cette exonération ?

M. le président Patrick Ollier. Il ne s'agit pas d'une disposition systématique mais d'une possibilité donnée aux communes et aux établissements intercommunaux.

La Commission *adopte* cet amendement, après avis favorable du rapporteur.

TITRE IV

ÉTAT EXEMPLAIRE

Article 42

Contribution de l'État au développement durable

Unique article du titre IV, l'article 42 aborde les multiples dimensions dans lesquelles l'exemplarité de l'État peut trouver à s'exercer :

– prise de décision, transparence et participation ;

– achat public ;

– bilan des consommations d'énergie des administrations de l'État ;

– bilan de la fiscalité verte ;

– aide au développement ;

– formation des agents publics ;

– indicateurs de développement durable à l'échelle nationale.

« Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social » : conformément à l'article 6 de la Charte de l'environnement, partie intégrante de la constitution depuis 2004, **l'alinéa 1** pose les principes généraux qui doivent guider l'action d'un État exemplaire. Ainsi, **l'État, comme toute collectivité publique, doit tenir compte, dans toutes les décisions envisagées, de leurs conséquences sur l'environnement.**

Parmi toutes les dimensions environnementales, deux sont ici privilégiées : la lutte contre le réchauffement climatique et la préservation de la biodiversité.

Toutes les atteintes que les décisions publiques pourraient porter à l'environnement devront être justifiées explicitement. Cette règle ne porte pas atteinte au principe de précaution prévu par la charte de l'environnement, en vertu duquel, lorsque de telles atteintes pourraient « affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en œuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage ».

Votre rapporteur a souhaité préciser, dès l'article 1er du projet de loi, que pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision plus favorable l'environnement est impossible à un coût raisonnable.

La deuxième phrase vise le cas des grands projets publics, les plus susceptibles de porter atteinte à l'environnement.

La notion de grands projets publics est plus large que celle de grandes infrastructures. Elle peut inclure par exemple des réformes touchant à l'organisation de services publics.

Dans le cas de ces grands projets publics, **l'association des acteurs** concernés devra être la plus large possible, dans un esprit de transparence et de participation.

La reconnaissance progressive du principe de participation

Dans les années 1970-80, la France renforce sa législation relative à la protection de l'environnement : la loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature créée l'étude d'impact, qui permet au public de prendre connaissance des conséquences environnementales de l'ouvrage prévu. Surtout, la loi n° 83-630 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, dite loi Bouchardeau, réforme l'enquête publique dont l'objet est d'informer le public et de recueillir ses appréciations, ses suggestions et ses contre-propositions.

La décennie 1990, suite à de nombreux conflits autour des grands projets nationaux d'infrastructures de transport, est marquée par une réflexion autour du principe de participation du public. La même prise en compte se développe au niveau européen et mondial. La déclaration de Rio sur l'environnement et le développement durable, adoptée en juin 1992, pose en son principe 10 que « la meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens ».

Ainsi, au cours des années 1990-2000, des dispositions législatives inscrivent le principe de participation dans le système juridique français. Des circulaires organisent des concertations spécifiques à certains types de projets (circulaire Bianco du 15 décembre 1992 pour les grands projets nationaux d'infrastructures comme le TGV Rhin-Rhône ; circulaire Billardon du 14 janvier 1993 relative aux procédures d'instruction des projets d'ouvrages électriques d'EDF). Le principe de participation du public est enfin posé dans l'article 2 de la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement, dite loi "Barnier". Ainsi « un débat public peut être organisé sur les objectifs et les caractéristiques principales des projets pendant la phase de leur élaboration » et pour en garantir son organisation et la qualité de sa mise en œuvre une instance est mise en place : la Commission nationale du débat public (CNDP), dont le secrétariat est assuré par le ministère chargé de l'environnement.

39 États, membres du Conseil économique et social des Nations Unies et la Communauté européenne signent la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement le 25 juin 1998. Conformément à ses dispositions, la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité intègre un nouveau chapitre intitulé « participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire », et fait de la CNDP une autorité administrative indépendante.

Quant au principe de transparence, il découle de l'article 15 de la DDHC : « La Société a le droit de demander compte à tout Agent public de son administration », et sa mise en œuvre résulte principalement des lois du 17 juillet 1978 et 11 juillet 1979 qui garantissent à chaque citoyen l'accès aux documents administratifs sous le contrôle d'une autorité administrative indépendante et imposent la motivation des actes administratifs.

Ces dispositions correspondent aux mesures proposées par le Groupe 5 du Grenelle de l'environnement (« construire une démocratie écologique : institutions et gouvernance ») pour développer la démarche de débat public :

– établir un agenda de débats publics, dans le cadre de la CNDP, sur des orientations générales en matière d'aménagement ou d'environnement, notamment sur les risques dans les choix publics ;

– rendre systématiques les consultations du public sur les décrets ;

– réformer les enquêtes publiques ;

– réserver un temps à la concertation et à la négociation des réformes (dont le Conseil économique et social serait garant) ;

– rénover la procédure de débat public (élargir le champ et les possibilités de saisine et de délégation à des organismes régionaux).

Les référendums d'initiative populaire n'ont pas fait l'objet de consensus au sein du groupe.

La dernière phrase de l'alinéa 1 concerne les **études d'impact des projets de loi**. L'État prendra les mesures nécessaires pour que tous ces projets soient présentés avec une étude de leur impact au regard des trois exigences qui permettent un développement durable.

Cette question a été largement débattue à l'occasion de l'examen du projet de loi constitutionnelle de modernisation des institutions de la Vème république.

La nouvelle rédaction de l'article 39 de la Constitution dispose désormais que : « La présentation des projets de loi déposés devant l'Assemblée nationale ou le Sénat répond aux conditions fixées par une loi organique.

« Les projets de loi ne peuvent être inscrits à l'ordre du jour si la Conférence des présidents de la première assemblée saisie constate que les règles fixées par la loi organique sont méconnues. En cas de désaccord entre la Conférence des présidents et le Gouvernement, le président de l'assemblée

intéressée ou le Premier ministre peut saisir le Conseil constitutionnel qui statue dans un délai de huit jours ».

Cette réforme résulte d'une proposition de M. Jean-Luc Warsmann, président de la commission des Lois, précisée au cours de la navette parlementaire, et adoptée avec l'avis favorable de la majorité, de l'opposition et du Gouvernement.

Dans son rapport public annuel de 2006, consacré à la sécurité juridique et la complexité du droit, le Conseil d'État constatait l'accumulation de circulaires relatives aux études d'impact, restées lettre morte depuis des années. En 1996, M. Alain Juppé, alors Premier ministre, avait tenté d'introduire cette nouvelle manière de travailler, respectée quelques mois avant de tomber en désuétude. Il a donc paru indispensable de donner un ancrage constitutionnel à ces nouveaux dispositifs, afin d'instaurer en France cette manière plus efficace de travailler, mise en pratique dans de nombreux pays d'Europe. En Allemagne, la Cour constitutionnelle fédérale considère même que l'évaluation des effets de la législation relève de la protection des droits fondamentaux de la personne.

L'objectif est donc clairement de réduire la création législative en obligeant à l'avenir les gouvernements successifs à réaliser une étude visant à connaître le coût de l'application de chaque projet de loi comparé à celui des autres solutions non législatives permettant d'atteindre les mêmes objectifs. Le Parlement a souhaité également que la loi organique prévoie des modalités de publicité de ces études d'impact afin que l'ensemble des organisations de notre pays puisse en prendre connaissance.

Votre rapporteur souhaite que conformément au premier alinéa de l'article 42, les débats sur la loi organique prévue par le nouvel article 39 de la Constitution prennent en compte les trois dimensions économique, sociale et environnementale, dans les critères des études d'impact.

Les alinéas 2 à 7 fixent des objectifs permettant à l'État de promouvoir des **achats publics respectueux de l'environnement**.

À cette fin, les appels d'offres publics des **administrations et services placés sous l'autorité de l'État** devront faire une place croissante aux critères environnementaux et aux variantes environnementales. Conformément à l'article 2 du code des marchés publics, les établissements publics (hors EPIC) de l'État entrent dans le champ de cet article.

L'article 5 du code des marchés publics, relatif à la détermination des besoins à satisfaire fait naturellement déjà référence au développement durable : « I. - La nature et l'étendue des besoins à satisfaire sont déterminées avec précision avant tout appel à la concurrence ou toute négociation non précédée d'un appel à la concurrence en prenant en compte des objectifs de **développement durable** » , tandis que l'article 14 du même code dispose que « Les conditions d'exécution d'un marché ou d'un accord-cadre peuvent comporter des éléments à caractère

social ou environnemental qui prennent en compte les objectifs de développement durable en conciliant développement économique, protection et mise en valeur de l'environnement et progrès social. Ces conditions d'exécution ne peuvent pas avoir d'effet discriminatoire à l'égard des candidats potentiels. Elles sont indiquées dans l'avis d'appel public à la concurrence ou dans les documents de la consultation. »

L'appel d'offres, qui peut être ouvert ou restreint, est la procédure par laquelle le pouvoir adjudicateur choisit l'attributaire, sans négociation, sur la base de critères objectifs préalablement portés à la connaissance des candidats.

Les marchés et accords-cadres peuvent être passés selon d'autres procédures formalisées (procédures négociées, dialogue compétitif, concours, système d'acquisition dynamique), notamment lorsque le montant estimé du besoin est inférieur aux seuils définis à l'article 26 du code des marchés publics, notamment 133 000 Euros HT pour les fournitures et les services de l'État. Le pouvoir adjudicateur peut décider que le marché sera passé sans publicité ni mise en concurrence préalables si les circonstances le justifient, ou si son montant estimé est inférieur à 4 000 Euros HT. Ces différentes procédures ne sont pas explicitement mentionnées, alors qu'elles sont bien visées ici, le terme d'appel d'offres étant à entendre dans son sens le plus général.

Enfin, sont visés aussi bien **les critères que les variantes**. Conformément à l'article 50 du code des marchés publics, lorsque le pouvoir adjudicateur se fonde sur plusieurs critères pour attribuer le marché, il peut autoriser les candidats à présenter des variantes. Les documents de la consultation mentionnent les exigences minimales que les variantes doivent respecter ainsi que les modalités de leur présentation. Elles sont proposées avec l'offre de base.

Les alinéas suivants de l'article 42 du projet de loi déclinent **quatre objectifs pour l'État,** prolongeant l'effort engagé dans le cadre du Plan national d'action pour des achats publics durables, adopté au printemps 2007.

a) Dès 2009 et sauf exception, les **véhicules particuliers neufs acquis par l'État** devront être tous éligibles au « bonus écologique » **(alinéa 4)**.

Première mesure découlant du Grenelle de l'environnement, le « bonus-malus écologique » a été instauré par l'article 63 de la loi de finances rectificative pour 2007, qui insérait dans le code général des impôts une section relative au « Malus applicable aux voitures particulières les plus polluantes ». L'article 1011 bis du CGI instaure ainsi une taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules et un fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres et au retrait de véhicules polluants, alimenté par la taxe précitée. Les véhicules sont actuellement éligibles au bonus dès que leurs émissions de CO2 sont inférieures ou égales à 130 g de CO2. Cet objectif constitue un progrès par rapport au seuil de 140 g prescrit par la circulaire du premier ministre du 28 septembre 2005 sur le rôle exemplaire de l'État en matière d'économies d'énergies. La généralisation du seuil de 140g pour le parc de l'État devait

permettre de réduire les rejets de CO2 d'au moins 20% (soit une économie de plus de 60 000t), d'économiser 20 000 tep de carburants, grâce à la motorisation diesel nécessaire pour respecter ce seuil, et 45 millions d'euros. Dans le cadre de la mission interministérielle sur la modernisation des achats publics, des objectifs plus ambitieux sont fixés pour certaines administrations, par exemple la dotation des administrations centrales parisiennes en véhicules micro-urbains rejetant 109 ou 122g de CO2 par kilomètre.

Les exceptions visent naturellement les nécessités du service, auxquelles répondent notamment certains véhicules d'intervention.

b) A compter de 2010, l'État n'achètera que du bois certifié ou issu de forêts gérées de manière durable (alinéa 5).

Cet objectif est à rapprocher de l'article 29 du projet de loi, consacré à la protection de la biodiversité forestière et à la gestion dynamique de la filière bois, qui prévoit qu'à compter de 2010, l'État promouvra la certification et l'emploi exclusif de bois certifié, ou issu de forêts gérées de manière durable, dans les constructions publiques.

Ces engagements donnent une valeur législative aux dispositions, difficilement appliquées, d'une circulaire du Premier ministre du 5 avril 2005 selon laquelle à l'horizon 2010, 100% des achats publics de bois devront provenir de forêts gérées durablement.

c) D'ici 2012, l'État réduira la **consommation de papier de ses administrations** de 50% et n'utilisera plus que du papier recyclé, ou à défaut, issu de forêts gérées de manière durable **(alinéa 6)**.

La circulaire du Premier ministre du 5 avril 2005 portant sur les marchés publics de papier prévoit notamment que 100% de ces achats devraient être éco-certifiés en 2010.

Afin de faciliter l'adaptation des outils industriels de production, l'État a engagé la mutualisation de ses achats de papier éco-responsable, à laquelle l'ensemble de ses services devront participer d'ici 2010. L'Union des groupements d'achats publics (UGAP) est responsable de cette opération.

Trois éco-labels sont reconnus. Le code des marchés publics permet d'y faire directement référence.

d) Le dernier objectif porte sur la place du **bio dans les cantines (alinéa 7).** L'État prévoit ainsi de porter à 15% de ses commandes en 2010 et 20% en 2012 la part des produits biologiques. Les mêmes objectifs valent pour les produits saisonniers et les produits dits « à faible impact environnemental », compte tenu de leurs conditions de production et de distribution.

Cet objectif est en cohérence avec le a) de l'article 28 du présent projet de loi (alinéa 5), qui dispose que pour parvenir à une production agricole biologique suffisante pour répondre d'une manière durable à la demande croissante des consommateurs et aux objectifs de développement du recours aux produits biologiques dans la restauration collective publique, la surface agricole utile en agriculture biologique devrait atteindre 6% en 2012 et 20% en 2020. L'article 28 prévoit le doublement dès 2009 du crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique pour favoriser la conversion des exploitations agricoles.

Le calendrier de l'article 28 et celui de l'article 42 ne sont pas parallèles, les logiques étant différentes. Il est prévu au présent article que l'État prendra de l'avance sur les autres restaurateurs collectifs en développant rapidement l'utilisation des produits issus de l'agriculture biologique (échéances proches, 2010 et 2012). Il est possible d'aller vite, car la restauration collective d'État n'est pas suffisamment importante pour déséquilibrer le marché. Le calendrier fixé pour l'agriculture à l'article 28 vise un développement de l'offre. Le travail est nécessairement plus long, car il est nécessaire de convaincre les agriculteurs, et de mettre en place la conversion des terrains.

L'alinéa 8 impose aux administrations de l'État d'entreprendre en 2009 **un bilan** de leurs consommations d'énergie et de leurs émissions de gaz à effet de serre. Elles devront en outre engager un **plan pour améliorer leur efficacité énergétique**, reprenant notamment les objectifs fixés pour les bâtiments de l'État par le I de l'article 5, à savoir la rénovation des bâtiments de l'État et de ses établissements publics d'ici 2012, avec traitement de leurs surfaces les moins économes en énergie. Les consommations d'énergie de ces bâtiments devront diminuer d'au moins 40% et les émissions de gaz à effet de serre de 50% dans un délai de dix ans.

Le présent alinéa prévoit un objectif global, à échéance intermédiaire : l'amélioration de 20% de l'efficacité énergétique en 2015. Le bilan des consommations vise les bâtiments, mais aussi les déplacements, les produits entrants etc.

Les établissements publics importants réaliseront leur propre plan, les plus petits seront intégrés aux plans des ministères de tutelle.

L'alinéa 9 prévoit que le Gouvernement présentera au Parlement une **évaluation de l'impact environnemental des aides publiques à caractère budgétaire ou fiscal**, ces aides étant progressivement adaptées pour ne pas inciter à porter atteinte à l'environnement. Devront faire l'objet de cette évaluation le taux réduit de TIPP applicable au fioul domestique utilisé comme carburant diesel, l'exonération de TIPP pour le carburéacteur, les dispositions qui avantagent la consommation d'espaces naturels, etc.

L'État veillera à ce que les **programmes d'aide au développement** qu'il finance et auxquels il participe soient **respectueux de l'environnement** des pays

bénéficiaires et soucieux de la préservation de leur biodiversité, et pour partie spécifiquement dédiés à ces finalités. **L'alinéa 10** prévoit aussi l'intégration de l'objectif d'adaptation au changement climatique à la politique française de coopération.

La protection de l'environnement et de la biodiversité est l'une des six stratégies sectorielles arrêtées par le Comité interministériel pour la coopération internationale et le développement (CICID) dans le cadre de la contribution française à la réalisation des Objectifs du Millénaire. Présidé par le Premier ministre, le CICID est composé des 12 ministres les plus directement concernés par les questions de développement. Il définit les axes prioritaires de la politique française d'aide au développement et, d'une manière plus générale, fixe la doctrine française en matière de coopération.

Il est proposé à **l'alinéa 11** que l'État s'attache, d'ici 2012, à ce que les **formations initiales et continues dispensées à ses agents** comportent des enseignements consacrés au développement durable et à la prévention des risques sanitaires et sociaux adaptés à leurs fonctions et responsabilités. L'article 48 du projet de loi prévoit par ailleurs la création d'un institut dispensant des formations continues de très haut niveau en matière de développement durable aux décideurs publics et privés, avec d'éventuelles déclinaisons régionales.

Les deux derniers **alinéas (12 et 13)** proposent un instrument permettant de mesurer l'efficacité des dispositions proposées plus haut. Ainsi, l'État se fixe comme objectif de disposer en 2010 des **indicateurs du développement durable à l'échelle nationale** tels qu'ils figureront dans la stratégie nationale de développement durable (SNDD). Dans cette perspective, une conférence nationale sera organisée avant la fin de l'année 2009, réunissant les cinq parties prenantes au « Grenelle de l'environnement » (l'expression apparaît pour la première fois ici dans le projet de loi).

Adoptée le 3 juin 2003 pour une période de cinq ans, la SNDD doit être actualisée pour la période 2008-2013, en tenant compte notamment de l'adoption d'une nouvelle stratégie européenne en juin 2006. La SNDD 2003-2008 prévoyait déjà que toutes les administrations rendent compte progressivement de l'évolution de leurs émissions de GES, des économies d'eau, du recyclage des papiers blancs, du renouvellement des flottes de véhicules, de la mise en place de plans de déplacement et de la construction HQE. Un rapport-type définissant des indicateurs de suivi a été conçu par l'ADEME. Les indicateurs actuels reprennent les thématiques de la stratégie européenne de développement durable, adoptée à Göteborg en 2001 et révisée en 2006. L'Office statistique des Communautés européennes, Eurostat, ayant présenté en 2005 une batterie très complète d'indicateurs, une douzaine d'entre eux ont été mis en exergue, afin de faciliter l'information du grand public et des décideurs.

LES INDICATEURS ACTUELS ET LEUR EVALUATION

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- **INDICATEUR N°1 : TAUX DE CROISSANCE DU PRODUIT INTERIEUR BRUT PAR HABITANT**

CHANGEMENT CLIMATIQUE ET ENERGIE PROPRE

- **INDICATEUR N°2 : EMISSIONS TOTALES DE GAZ A EFFET DE SERRE**
- **INDICATEUR N°3 : PART DES ENERGIES RENOUVELABLES DANS LA CONSOMMATION TOTALE D'ENERGIE PRIMAIRE**

TRANSPORT DURABLE

- **INDICATEUR N°4 : CONSOMMATION D'ENERGIE TOTALE DES TRANSPORTS**

PRODUCTION ET CONSOMMATION DURABLES

- **INDICATEUR N°5 : QUANTITE DE DECHETS MUNICIPAUX COLLECTES**

CONSERVATION ET GESTION DES RESSOURCES NATURELLES

- **INDICATEUR N°6 : INDICE D'ABONDANCE DES POPULATIONS D'OISEAUX COMMUNS**
- **INDICATEUR N°7 : PRISES DE POISSONS AU-DESSUS DES SEUILS DE PRECAUTION**

SANTE PUBLIQUE, PREVENTION ET GESTION DES RISQUES

- **INDICATEUR N°8 : ESPERANCE DE VIE EN BONNE SANTE**

INCLUSION SOCIALE, DEMOGRAPHIE ET IMMIGRATION

- **INDICATEUR N°9 : PART DES MENAGES SOUS LE SEUIL DE PAUVRETE**
- **INDICATEUR N°10 : TAUX DE DEPENDANCE VIEILLESSE**

PAUVRETE DANS LE MONDE ET DEFIS INTERNATIONAUX

- **INDICATEUR N°11 : AIDE PUBLIQUE AU DEVELOPPEMENT**

BONNE GOUVERNANCE

- **INDICATEUR N°12 : DISPONIBILITE DE L'ADMINISTRATION EN LIGNE**

Le suivi des indicateurs révisés sera rendu public, et, c'est la nouveauté proposée par le présent article, présenté au Parlement chaque année, à compter de 2011.

Enfin, l'État se fixe également pour objectif de disposer d'indicateurs permettant la **valorisation, dans la comptabilité publique nationale, des biens publics environnementaux**, d'ici 2010.

En février dernier, le Président de la République a confié à M. Joseph Stiglitz, prix Nobel d'économie, la présidence d'une commission chargée de travailler à la mise en place d'indicateurs complémentaires à ceux qui mesurent aujourd'hui le taux de croissance (produit intérieur brut). Il s'agit, par exemple, de prendre mieux en compte l'impact sur le bien-être de la dégradation ou de l'amélioration de l'environnement, des conditions de travail, du niveau d'éducation, des conditions de santé, des inégalités, etc. La commission devrait être en mesure de présenter son rapport final au début de l'année 2009.

*
* *

La Commission est saisie d'un amendement de M. Jean Grellier, défendu par M. Bernard Lesterlin et tendant à préciser le texte en mentionnant la Convention d'Aarhus.

M. le Rapporteur. La France ayant ratifié cette convention, elle s'applique sans qu'il soit besoin de la mentionner dans le texte.

La Commission *rejette* l'amendement.

Elle examine ensuite un amendement de M. Jérôme Bignon auquel le rapporteur donne un avis défavorable, indiquant qu'il est satisfait par l'amendement énonçant l'inversion de la charge de la preuve adopté par la Commission avant l'article 1er.

M. Antoine Herth, cosignataire de l'amendement, le *retire*.

La Commission *rejette* un amendement de M. Bernard Reynès limitant les restrictions à l'obligation pour l'État d'acheter des véhicules propres.

La Commission *adopte* ensuite un amendement du rapporteur à l'alinéa 6, tendant à préciser que la production de papier issu de forêts gérées de manière durable ne porte pas atteinte à l'environnement.

Puis elle examine un amendement de Mme Fabienne Labrette-Ménager tendant à ce que les administrations de l'État utilisent, le 1er janvier 2012 au plus tard, des encres végétales exclusivement.

M. le Rapporteur. Je n'ai rien contre le principe, et je sais qu'un groupe de travail a été constitué à ce sujet au ministère, mais l'adverbe « exclusivement » m'embarrasse.

Mme Fabienne Labrette-Ménager. Je suis toute disposée à rectifier l'amendement en supprimant ce mot.

M. François Brottes. A titre personnel, je considère cet alinéa scandaleux. Postuler que les services de l'État devraient réduire de moitié leur consommation de papier, c'est dire que l'utilisation du papier est fautive alors qu'il n'en est rien lorsque la pâte à papier est issue de forêts gérées de manière durable. Que l'État veuille faire des économies est une chose, mais stigmatiser dans le même mouvement une industrie qui a fait de considérables efforts en faveur du développement durable, c'est procéder à une inacceptable confusion des genres.

M. Yves Albarello. Je partage le point de vue de M. Brottes s'agissant du papier. Dans un domaine connexe, j'appelle l'attention sur le fait que si le vernis acrylique peut être recyclé, il n'en va pas de même avec le vernis UV. Or, les couvertures d'un nombre croissant de magazines sont fabriquées ainsi.

M. le président Patrick Ollier. Mieux vaudrait, me semble-t-il, s'en tenir à la mention de « production de papier issu de forêts gérées de manière durable ».

M. Philippe Tourtelier. Mieux vaudrait réécrire cet alinéa, d'autant qu'un audit est en cours qui vise à éliminer les sources de gaspillage dans les administrations.

M. Alain Gest. Retrancher le mot « exclusivement » ne changerait rien au sens de l'amendement de Mme Labrette-Ménager. Je souscris à la proposition du président Ollier.

M. Antoine Herth. Je salue l'excellente analyse de M. Brottes et me rallie moi aussi à la proposition du président Ollier.

M. Jean Dionis du Séjour. Je soutiens la position de M. Brottes. Le papier est un média léger, dense, peu coûteux : c'est un média moderne.

M. le président Patrick Ollier. Je propose que M. le rapporteur prépare avec les porte-parole des groupes une rédaction consensuelle qui sera celle de la Commission tout entière.

Mme Fabienne Labrette-Ménager *retire* l'amendement

La Commission examine ensuite un amendement de M. Yves Cochet relatif aux produits saisonniers ou de proximité et deux amendements identiques de Mme Laure de La Raudière et de M. Jean Dionis du Séjour, tendant à privilégier les produits de proximité et les produits issus d'exploitations engagées dans une démarche de certification environnementale.

M. Jean Dionis du Séjour. Si l'on met en place un dispositif de certification environnementale, il faut que cela se retrouve dans la commande publique.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. La notion de proximité ne peut s'appliquer à la passation des marchés publics. C'est pourquoi la rédaction « à faible impact environnemental » a été privilégiée.

M. Jean Dionis du Séjour. Je veux bien retirer cette précision. Par contre, il est nécessaire de mentionner la certification environnementale

M. le président Patrick Ollier. Je suggère que vous vous concertiez avec M. le rapporteur pour proposer une nouvelle rédaction que nous examinerons au titre de l'article 88.

M. Jean Dionis du Séjour *retire* l'amendement et la Commission rejette les deux autres amendements.

La Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne tendant à majorer la dotation des collectivités territoriales proposant des repas scolaires composés de produits biologiques ou sous signe d'identification de la qualité et de l'origine, et d'un amendement de Mme Françoise Branget tendant à imposer, dans toute nouvelle construction de bâtiments publics, un dispositif de collecte, de traitement et de distribution des eaux de pluie, **M. le président Patrick Ollier** considérant qu'en application de l'article 40 de la Constitution, ces amendements sont irrecevables.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet soumettant tous les bâtiments publics à la réalisation d'un bilan énergétique.

La Commission est ensuite saisie d'un amendement de M. Jean Dionis du Séjour tendant à préciser que les administrations d'État établiront le bilan de leurs consommations d'énergies et de leurs émissions de gaz à effet de serre avec l'aide de prestataires indépendants et compétents.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. En règle générale, l'objectif est que les prestataires soient plutôt indépendants et compétents !

La Commission *rejette* cet amendement.

Elle examine ensuite un autre amendement de M. Jean Dionis du Séjour, tendant à supprimer le service de chauffeurs « à la demande » de l'Assemblée nationale.

M. Jean Dionis du Séjour. Le service d'automobiles de l'Assemblée nationale est inutile et ne va pas dans le sens des objectifs du Grenelle. Paris est très bien pourvu en transports publics et en taxis. Ce serait un geste symbolique, dans un article consacré à l'État exemplaire, que de remplacer ce service par un « crédit transport parisien » que chaque député gérerait comme il l'entend.

M. le Rapporteur. Nous pourrions aussi substituer des cordes à nœuds aux ascenseurs. Avis défavorable.

M. Alain Gest. Ce type d'amendement ne peut qu'être interprété et renforcer un antiparlementarisme déjà largement répandu dans la presse.

M. le président Patrick Ollier. La disposition n'est pas d'ordre législatif. Elle relève du règlement de l'Assemblée.

En tant que président de l'Assemblée nationale, j'ai supprimé les avantages à vie dont bénéficiaient les anciens présidents et me suis bien entendu appliqué la mesure à moi-même. Pour éviter une polémique dérisoire sur les moyens minimaux dont les parlementaires disposent pour travailler, je vous propose de retirer votre amendement.

M. Philippe Tourtelier. Je demande également le retrait de cet amendement qui laisse supposer que le parlementaire *lambda* est un profiteur, qu'il vit dans le luxe, etc. Dans le climat actuel, c'est inadmissible.

M. François Brottes. J'estime que cet amendement est un « coup » qui pourrait permettre à son auteur de faire parler de lui dans la presse mais, très franchement, cela dessert la démocratie.

M. Jean Dionis du Séjour. J'entends bien les objections mais j'ai des convictions sur ce sujet. Le service d'automobiles de l'Assemblée est archaïque et inutile.

M. Serge Poignant. L'amendement n'est pas raisonnable. Que dire alors des directeurs ou des sous-directeurs qui, dans les services de l'État, ont une voiture avec chauffeur à disposition ?

M. le président Patrick Ollier. Le règlement de l'Assemblée nationale sera mis en discussion dans les prochaines semaines. Vous pourrez alors soulever le sujet si vous le souhaitez.

M. André Chassaigne. Je suis un peu choqué car je suis un député qui travaille et je n'ai pas l'impression d'abuser des moyens mis à ma disposition.

M. Daniel Paul. C'est une question dont il faudrait saisir les questeurs. Je ne suis pas sûr que la solution de M. Dionis du Séjour soit moins chère et plus écologique.

M. François Brottes. La démocratie n'a pas besoin de ce type de débat.

M. Jean Dionis du Séjour. Mon intention n'étant pas de faire un « coup », je retire mon amendement. Je ferai une démarche auprès des questeurs mais je doute de son efficacité !

M. Alain Gest. Je serais entièrement d'accord s'il s'agissait simplement d'encourager l'usage de voitures hybrides ou électriques.

M. Jean Dionis du Séjour *retire* l'amendement

La Commission examine un autre amendement de M. Jean Dionis du Séjour, tendant à réduire les déplacements des fonctionnaires au bénéfice des vidéoconférences.

M. Jean Dionis du Séjour. On peut certainement accomplir des progrès en matière de frais de déplacement grâce à l'utilisation des nouvelles technologies.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Les véhicules de l'État sont éligibles au bonus écologique. L'alinéa 8 prévoit par ailleurs un plan pour améliorer l'efficacité énergétique des administrations.

Mme Frédérique Massat. Les nouvelles technologies devraient cependant permettre de réduire les déplacements. M. Jean-Louis Borloo avait indiqué à notre Commission qu'il prévoyait d'introduire des dispositions en ce sens dans un autre projet de loi. Pourquoi ne pas prendre les devants dans ce texte qui s'y prête particulièrement ?

M. le Rapporteur. Je suis d'accord, mais il faut modifier la rédaction. Demander à l'État de « réduire d'au moins 5 % par an pendant cinq ans le crédit déplacement de ses fonctionnaires » n'a guère de sens.

M. Jean-Louis Gagnaire. Plutôt que de fonctionnaires, il faudrait parler d'agents de l'État. L'amendement semble laisser entendre que les fonctionnaires se déplacent pour leur plaisir alors que beaucoup avancent leurs frais de déplacement sur leurs propres deniers et que le remboursement peut se faire attendre un ou deux ans. Je suis d'accord pour développer la vidéoconférence, mais attention à la formulation.

M. Jean Dionis du Séjour. Je proposerai une nouvelle rédaction qui ne fera pas état des 5 % par an.

M. Jean Dionis du Séjour *retire* l'amendement.

La Commission examine ensuite un amendement de M. Philippe Tourtelier tendant à exclure toute réorganisation administrative qui ne serait pas assortie d'une évaluation de son impact environnemental.

M. Philippe Tourtelier. Un premier état du texte prévoyait des moyens, fixait des délais, toutes choses qui le rendaient crédible et qui sont maintenant supprimées. Notre discussion est dès lors très consensuelle, puisque nous ne faisons rien d'autre que d'approuver de bonnes intentions. La norme est renvoyée à un éventuel Grenelle 2 et le projet de loi de finances pour 2009 ne prévoit pas de moyens.

En disposant qu'« aucune réorganisation des services publics ne peut se faire sans évaluation de l'impact environnemental et d'un bilan carbone mettant en évidence une réduction des émissions de gaz à effet de serre », mon amendement se situe tout à fait dans l'esprit du Grenelle. Il vise également à donner de la crédibilité à ce texte en prévoyant que « les réorganisations actuellement en cours font l'objet d'un gel dans l'attente de cette évaluation ».

Dans la perspective du Grenelle, la question de la proximité est fondamentale. Elle ne concerne plus seulement l'aménagement territoire : c'est aussi une affaire de bilan carbone.

M. le Rapporteur. L'amendement, ainsi rédigé, bloquerait toutes les réformes administratives actuelles et à venir (carte judiciaire, carte militaire, etc.). Avis défavorable.

La Commission *rejette* l'amendement.

Puis elle *adopte* l'article 42 *ainsi modifié.*

TITRE V

GOUVERNANCE, INFORMATION ET FORMATION

Article 43

Nouvelles formes de gouvernance

Rédigé en termes très généraux, cet article insiste sur la mise en place de nouvelles formes de gouvernance, dont le Grenelle de l'environnement a bien souligné toute l'importance.

Dans son **premier alinéa**, relatif à des considérations de principe, l'article 43 précise ainsi que la construction d'une nouvelle économie fondée sur une logique de développement durable, appelée donc à concilier protection de l'environnement, progrès social et croissance économique exige « de nouvelles formes de gouvernance, favorisant la mobilisation de la société par la médiation et la concertation ».

L'article 43 comporte ensuite des dispositions concrètes sur différentes institutions intervenant dans les domaines environnementaux.

Les associations et fondations oeuvrant pour l'environnement dont le Grenelle a montré l'expertise et la force de proposition, bénéficieront d'un régime nouveau de droits et obligations, lorsqu'elles remplissent, précise le projet de loi, des critères, notamment de représentativité, de compétence et d'expertise dans leur domaine d'activité, ces critères devant faire l'objet d'une concertation avec les parties prenantes au Grenelle de l'environnement.

Il est prévu ensuite que les instances nationales et locales disposant ou devant disposer dans l'avenir d'une compétence consultative en matière environnementale seront réformées dans leurs attributions, leur dénomination et leur composition, afin d'assumer au mieux cette mission.

Enfin, l'article 43 du projet de loi prévoit que les instances publiques auxquelles a été confié un rôle important aussi bien d'observation, que d'expertise, de recherche, d'évaluation ou de concertation au plan environnemental associeront les parties prenantes au Grenelle de l'environnement et qu'elles auront une approche multidisciplinaire.

Cet article essentiel du texte apparaît ainsi très ambitieux, en ce qu'il prévoit de doter de nombreuses instances environnementales publiques et privées nationales et locales de nouveaux régimes juridiques et d'associer très largement les différents acteurs environnementaux aux réflexions et prises de décision dans ces domaines.

L'amélioration du fonctionnement de la démocratie écologique, le souci de voir émerger de nouvelles formes de gouvernance souhaitées par le Grenelle de l'environnement paraissent évidemment à ce prix.

On peut remarquer, d'ailleurs, que ce mouvement est déjà largement en marche ; le Conseil économique et social est désormais aussi « environnemental » depuis la loi constitutionnelle de juillet 2008 et les Conseils économiques et sociaux régionaux devraient devenir aussi « environnementaux » suivant une disposition que pourrait retenir le projet de loi « Grenelle 2 ».

*

* *

Mme Chantal Berthelot *retire* un amendement tendant à préciser que les nouvelles formes de gouvernance prendront effet tant en métropole qu'en outre-mer.

La Commission est ensuite saisie d'un amendement de M. Philippe Tourtelier tendant à préciser le cadre de la nouvelle gouvernance.

M. Philippe Tourtelier. Une révision de la gouvernance en matière de développement durable suppose que l'on souligne le rôle régulateur de la puissance publique et que l'on définisse précisément les compétences et les responsabilités en tenant compte de la subsidiarité.

M. le Rapporteur. Avis défavorable. Il n'est pas utile de rappeler ici ce qui figure déjà dans de nombreux articles et qui constitue l'ossature même du texte.

La Commission *rejette* cet amendement.

La Commission *rejette* deux amendements de M. Yves Cochet tendant à étendre le nouveau régime juridique à l'ensemble des acteurs non gouvernementaux et à inclure les associations œuvrant pour l'agriculture durable dans ce nouveau régime.

La Commission est saisie de quatre amendements pouvant être soumis à une discussion commune. Elle *adopte* les deux amendements du rapporteur, tendant à préciser, d'une part, que les associations œuvrant pour l'environnement bénéficieront de nouveaux droits et obligations si elles répondent notamment à des critères de gouvernance et de transparence financière et, d'autre part, que l'ensemble des critères retenus feront l'objet d'un décret en Conseil d'État.

La Commission *rejette* deux amendements de M. Jérôme Bignon et deux amendements de M. Yves Cochet relatifs aux instances consultatives ayant une compétence environnementale.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. Jean Dionis du Séjour et un amendement identique de M. Jérôme Bignon tendant à étendre les compétences des instances consultatives à l'ensemble du développement durable.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements de M. André Chassaigne tendant à faire figurer le Conseil économique et social, ainsi que les conseils économiques et sociaux régionaux, parmi les instances consultatives mentionnées à l'article 43, et à insister sur l'implication des parties prenantes au Grenelle dans les instances jouant un rôle dans le domaine de l'environnement.

Elle *adopte* ensuite un amendement du rapporteur tendant à préciser que les parties prenantes au Grenelle sont associées à la gouvernance de ces instances.

La Commission est saisie d'amendements de MM. Michel Raison et Claude Gatignol tendant à souligner que les parties prenantes au Grenelle ne sont associées aux instances jouant un rôle dans le domaine de l'environnement que dans la mesure du possible.

M. le Rapporteur. Ayant déposé un amendement qui a le même objet, je propose à M. Raison de le cosigner et de retirer son amendement.

L'amendement de M. Michel Raison est *retiré***.**

La Commission *adopte* l'article 43 *ainsi modifié*.

Article 44

Collectivités territoriales et développement durable

Cet article souligne le rôle des collectivités territoriales dans le domaine du développement durable, puis organise la cohérence de leurs actions avec celle de l'Etat.

L'article 44 rappelle tout d'abord, dans son **premier alinéa**, que les collectivités territoriales comme leurs groupements constituent déjà des acteurs essentiels de l'environnement et du développement durable et qu'ils ont tous des rôles complémentaires, au plan stratégique et opérationnel.

Les régions ont, en effet, de nombreuses responsabilités dans ces matières, telles que l'élaboration de plans pour la qualité de l'air, l'élimination des déchets industriels ou la gestion des parcs naturels régionaux. Le domaine d'activité des départements concerne, quant à lui, la gestion de l'eau, des espaces naturels sensibles ou encore l'élaboration de plans d'élimination des déchets ménagers. Quant aux communes, elles ont en charge l'assainissement individuel et collectif, la distribution d'eau potable, la collecte et le traitement des ordures ménagères.

Les collectivités territoriales ont d'autres compétences liées au développement durable, dans les domaines de la voirie, des transports, du logement, de l'urbanisme ou des grands équipements. De nombreuses institutions ou dispositifs existent enfin ayant en charge des préoccupations environnementales, qu'il s'agisse des schémas de cohérence territoriale (SCOT), des plans de déplacement urbain (PDU) ou des projets d'aménagement et de développement durable (PADD).

Ces diverses responsabilités, ainsi assez émiettées imposent une coordination de leurs actions, ainsi qu'avec celle de l'Etat.

Aussi, l'article 44 prévoit-il, dans son **deuxième alinéa**, que la cohérence des actions des collectivités territoriales sera favorisée par leur concertation au sein d'une instance nationale consultative réunissant les associations d'élus des différentes collectivités et qui sera associée à l'élaboration de la stratégie nationale du développement durable et à sa mise en œuvre, une instance similaire pouvant être instituée au niveau régional.

Il faut rappeler, qu'en application d'un engagement international pris par la France en 1992 dans le cadre du texte « Agenda 21 », a été définie une stratégie nationale du développement durable, définissant pour une période de cinq années les différentes politiques conduites par l'Etat en matière de développement durable. Il est indispensable que les collectivités territoriales, qui assument des tâches nombreuses en matière environnementale, soient associées à l'élaboration et à la mise en œuvre de cette stratégie nationale, pour que soit garantie la cohérence des politiques publiques.

La stratégie nationale du développement durable est définie aujourd'hui au plan interministériel après consultation du Conseil national du développement durable, où les collectivités locales siègent aux côtés des entreprises, des associations et des organisations non gouvernementales et enfin de personnalités qualifiées.

Pour mieux associer les collectivités territoriales, le projet de loi prévoit donc la mise en place d'une instance réunissant des associations d'élus de ces différentes collectivités, cette instance étant donc distincte du Conseil national du développement durable. Cette conférence des élus pourra avoir une déclinaison au niveau régional. Ces dispositions correspondent étroitement à une orientation retenue dans le Grenelle de l'environnement.

Le projet de loi prévoit ensuite, dans son **troisième alinéa**, que l'État favorisera la généralisation des bilans en émissions de gaz à effet de serre et celle des plans climat énergie territoriaux des collectivités territoriales et de leurs groupements en cohérence avec les « Agendas 21 » locaux. L'Etat pourra également utiliser ces derniers comme outils de contractualisation avec les collectivités territoriales.

Ces « Agendas 21 » locaux constituent une déclinaison de l' « Agenda 21 » pour le développement durable adopté par la France en 1992 ; ils peuvent être élaborés à chaque niveau d'administration locale, au terme d'une concertation avec les populations concernées. Dans le cadre de la stratégie nationale du développement durable, l'Etat encourage la mise en place de ce dispositif, qui permet de réaliser une approche globale du développement durable pour l'ensemble d'un territoire.

La généralisation par l'État des bilans en émissions de gaz à effet de serre se justifie par le fait que les collectivités territoriales doivent contribuer elles aussi au respect des engagements de la France ; ces bilans doivent permettre aux collectivités d'identifier les sources d'émission les plus importantes et les moyens de les réduire. Quant aux « plans climat énergie » territoriaux, qui regroupent les diverses politiques de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, l'on rappelle que dans son article 7, le présent projet de loi prévoit que l'État incitera les régions, les départements et les communes de plus de 50 000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme, de tels plans avant 2012. Mais, l'État devra aussi, au-delà de cet objectif, inciter les collectivités territoriales à mettre en place de tels plans sur une base volontaire.

L'article 44 prévoit ensuite (**quatrième alinéa** de l'article) que l'État étendra progressivement l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme (presque tous concernés actuellement par cette obligation), qu'il participera à la diffusion des expérimentations locales en matière de développement durable et, enfin, qu'il encouragera l'articulation étroite des politiques de transport et des projets d'urbanisme, ce qui peut aider notamment à la limitation des trajets en automobile comme à celle de l'étalement urbain.

L'extension de l'évaluation environnementale permettra d'insister sur la préservation de la biodiversité ou la lutte contre la réduction des espaces naturels et agricoles.

Enfin, l'article 44 dispose que l'Etat étudiera, en concertation avec les collectivités territoriales, des possibilités nouvelles d'attribution de concours aux collectivités qui contribuent de façon significative à la réalisation d'objectifs de nature environnementale, ce qui pourrait conduire, par exemple, pour les aides allouées par l'Etat à retenir des critères de conditionnalité en termes de développement durable.

*
* *

La Commission *rejette* deux amendements de M. Yves Cochet relatifs au rôle des régions puis du Parlement en matière de développement durable.

La Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne intégrant les associations agréées au sein de l'instance nationale consultative associée à l'élaboration de la stratégie nationale du développement durable, le rapporteur faisant valoir que cette instance a pour vocation de n'être constituée que d'élus.

A la demande du rapporteur, M. Antoine Herth *retire* ensuite un amendement prévoyant que des instances similaires puissent être créées au niveau régional à l'initiative du président du Conseil régional.

Puis la Commission *rejette* deux amendements de M. André Chassaigne, l'un tendant à ce que la création d'instances régionales soit obligatoire et non facultative, l'autre étendant au niveau départemental la possibilité de création des instances régionales ainsi qu'un amendement de M. Yves Cochet sur la Conférence des élus prévue à l'alinéa 2.

Puis la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne rendant obligatoire l'élaboration de plans locaux de développement durable.

Elle *rejette* ensuite un amendement de Mme Chantal Berthelot attribuant, après évaluation, des « bonus carbone » aux collectivités locales ayant des bilans carbone positifs.

Le rapporteur ayant donné un avis favorable, la Commission *adopte* trois amendements de MM. Jean Dionis du Séjour, Jérôme Bignon et Yves Cochet supprimant le terme « progressivement » à l'alinéa 4.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne tendant à instaurer la tenue par l'État d'une base de données répertoriant toutes les expérimentations locales en matière de développement durable.

Le président Patrick Ollier indique ensuite qu'est irrecevable**,** en application de l'article 40 de la Constitution, un amendement de M. André Chassaigne prévoyant l'accroissement des dotations aux collectivités locales pour leur permettre de mieux agir en matière de développement durable.

La Commission *adopte* ensuite l'article 44 *ainsi modifié*.

Article 45

Informations et enquêtes publiques en matière environnementale

Cet article pose un principe important, celui de la transparence environnementale, en même temps qu'il annonce une rénovation générale des procédures d'enquête publique, de débat public et de l'expertise publique environnementale.

L'**alinéa premier** prévoit que l'État jouera un rôle essentiel dans le domaine des informations sur l'environnement, puisqu'il en développera la production et la collecte et qu'il organisera ces dernières de façon à en garantir l'accès ; il est de fait que le recueil des informations comme l'accès du public à ces dernières sont des éléments essentiels de la gouvernance écologique.

L'article 45 prévoit ensuite une réforme des procédures d'enquête publique, dans le but d'assurer une meilleure participation du public et une simplification des règles existantes, suivant un engagement très important retenu dans le Grenelle de l'environnement. Les règles aujourd'hui applicables en matière d'enquêtes publiques offrent un réel degré de complexité. La réforme prévue devrait mettre un terme à la multiplicité des régimes d'enquêtes publiques existants ; l'on distinguerait ainsi les enquêtes à finalité environnementale régies par le code de l'environnement et les enquêtes d'utilité publique dont les règles sont fixées par le code de l'expropriation.

La réforme prévue pour les enquêtes publiques doit permettre, en outre, une meilleure participation du public, en application notamment de la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information.

Quant à la procédure du débat public, elle sera rénovée, de manière à en élargir le champ d'intervention, à accroître les possibilités de saisine, à prévoir la présentation des alternatives et à organiser la phase postérieure au débat public lui-même. Est visée principalement l'action de la Commission nationale du débat public (CNDP) créée par la loi n° 95-12 du 2 février 1995 qui avait prévu l'organisation de débats publics environnementaux par une autorité administrative indépendante en amont des enquêtes publiques.

Les lignes de réforme présentées dans le projet de loi doivent permettre d'améliorer cette technique de participation du public aujourd'hui trop limitée :

élargissement des possibilités de saisine et renforcement de la gouvernance de l'après-débat entre le débat public et l'enquête publique.

L'alinéa suivant concerne l'expertise publique en matière d'environnement et de développement durable ainsi que l'alerte environnementale : elles seront réorganisées dans un cadre national multidisciplinaire et pluraliste, associant toutes les parties prenantes au Grenelle de l'environnement.

L'article 45 du projet de loi prévoit que la possibilité de saisine de certaines agences d'expertise reconnue aux associations agréées sera élargie à d'autres agences et étendue à d'autres acteurs et à d'autres organismes.

Enfin, cet article du projet de loi précise que les moyens de garantir la transparence ainsi que la déontologie des expertises ainsi que la résolution par la technique de la médiation des conflits portant sur les expertises et l'alerte environnementale, notamment par la création d'instances *ad hoc* seront mis en œuvre au terme d'une phase d'études et de propositions.

*
* *

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* deux amendements de M. André Chassaigne, l'un prévoyant la mise à jour par l'État des informations sur l'environnement qu'il produit et collecte, l'autre de portée rédactionnelle.

Puis, après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* successivement cinq amendements de M. André Chassaigne, tendant à prévoir : l'intervention d'une instance nationale d'orientation environnementale dans la tenue de la base de données ; l'installation de cette base sur une plateforme électronique ; la possibilité d'accès gratuit à cette base ; la transposition des articles 4 et 5 de la Convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.

Le rapporteur ayant émis un avis défavorable, la Commission *rejette* successivement un amendement de M. André Chassaigne supprimant la référence à une simplification des enquêtes publiques puis trois amendements identiques de MM. Jean Dionis du Séjour, Jérôme Bignon et Yves Cochet tendant à simplifier le déroulement des enquêtes publiques.

Puis elle *rejette* successivement, après avis défavorable du rapporteur, quatre amendements de M. André Chassaigne tendant, le premier à associer les citoyens à l'élaboration des dispositions contraignantes pouvant avoir un effet sur l'environnement, le deuxième à prévoir que chaque plan gouvernemental sera accompagné d'une étude d'impact environnemental, le troisième à autoriser la

Commission nationale du débat public à se prononcer sur les grandes orientations portant sur les domaines de l'aménagement et de l'environnement, et le quatrième à permettre la délégation du débat public à des organismes régionaux.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements de M. André Chassaigne tendant l'un à réformer l'étude d'impact, l'autre à impliquer dans le processus de décision toutes les parties prenantes au Grenelle de l'environnement.

Puis la Commission *adopte* un amendement rédactionnel de M. Michel Piron, et *rejette* successivement deux amendements de M. André Chassaigne, tendant l'un à définir un statut juridique du lanceur d'alerte, l'autre à faire tenir par l'État un tableau de bord d'indicateurs du développement durable de la nation.

Elle *rejette* ensuite, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne tendant à permettre aux associations agréées de saisir les agences d'expertise de leur choix, puis un autre du même auteur permettant à ces associations de figurer dans les instances d'orientation des agences d'expertise.

Elle *rejette* un amendement de M. Yves Cochet prévoyant notamment la création d'un Haut Conseil de l'expertise.

La Commission *adopte* ensuite l'article 45 *ainsi modifié***.**

Article 46

Entreprises et développement durable

Cet article concerne la responsabilité sociale et environnementale des entreprises.

Dans son premier alinéa, cet article prévoit que constitue ainsi une des conditions essentielles de la bonne gouvernance des entreprises la qualité des informations données sur la prise en compte par les sociétés des conséquences sociales et environnementales de leur activité ainsi que l'accès à ces informations.

Il dispose que le Gouvernement étudiera, en association avec l'ensemble des parties prenantes au Grenelle de l'environnement, les conditions dans lesquelles l'obligation d'intégrer dans un rapport destiné à l'assemblée générale des actionnaires des informations sociales et environnementales :

– pourrait être étendue à d'autres entreprises, en fonction de seuils de chiffre d'affaires, de total de bilan ou d'effectifs salariés ;

– pourrait prendre en compte aussi l'activité des filiales des entreprises soumises à cette obligation ;

– pourrait comprendre des informations portant sur la contribution de l'entreprise au développement durable.

Cette obligation d'introduire dans les rapports annuels des entreprises des informations relatives au développement durable constituerait une réforme de grande ampleur, cette mesure n'étant retenue actuellement que pour les entreprises cotées à la bourse de Paris sur le marché réglementé depuis la loi relative aux nouvelles régulations économiques de 2001.

Le Gouvernement étudiera également la possibilité d'inclure dans les plans de formation des entreprises soumises à cette obligation des modules consacrés au développement durable et à la prévention des risques.

Le Gouvernement devra également engager une procédure de concertation sur la possibilité de prévoir des attributions en matière de développement durable pour les institutions représentatives du personnel ; cette concertation portera également sur la possibilité d'étendre la procédure d'alerte professionnelle interne à l'entreprise aux risques d'atteinte à l'environnement et à la santé publique et de faire définir par les branches professionnelles des indicateurs sociaux et environnementaux adaptés à leurs spécificités ; lorsqu'il existe une entreprise à fort impact environnemental, le Gouvernement recherchera la mise en place d'instances de dialogue regroupant localement les parties prenantes au Grenelle de l'environnement et les autres acteurs intéressés, particulièrement les riverains du site.

Pour toutes les entreprises, l'État aura également pour mission d'appuyer la création de labels attestant la qualité de leur gestion environnementale et sociale et leur contribution à la protection de l'environnement. L'État favorisera également la mise en place d'un mécanisme d'accréditation des organismes certificateurs indépendants chargés de l'attribution de ces labels. Il soutiendra enfin, éventuellement par des mesures fiscales, les petites et moyennes entreprises qui s'engagent dans la certification environnementale.

L'État aidera par ailleurs les employeurs qui se regroupent pour assurer la gestion environnementale d'une zone d'activité en association avec des collectivités territoriales volontaires et de façon contractuelle.

Les investissements socialement responsables seront encouragés par le biais de mécanismes incitatifs et de campagnes d'information.

Il est prévu également que la France proposera au plan communautaire de reconnaître la responsabilité des sociétés mères à l'égard de leurs filiales en cas d'atteinte grave à l'environnement et qu'elle soutiendra cette orientation au plan international.

Enfin, l'article 46 dispose que la France encouragera l'introduction de critères environnementaux, portant en particulier sur la biodiversité, dans les actions menées par les institutions financières, économiques et commerciales internationales.

*

* *

La Commission *rejette* successivement, après avis défavorable du rapporteur, deux amendements de M. André Chassaigne ajoutant aux conditions essentielles de la bonne gouvernance des entreprises, l'un la transparence de leur information environnementale, M. Yves Cochet ayant déposé un amendement identique, l'autre la façon dont elles préviennent les conséquences sociales et environnementales de leur activité.

Elle *rejette* un amendement de M. Yves Cochet précisant le rôle des commissaires aux comptes dans la vérification des rapports de gestion.

Elle *adopte* ensuite un amendement du rapporteur prévoyant la réalisation d'un bilan public de l'article 116 de la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques, avant tout extension de l'obligation de l'information environnementale dans l'entreprise, puis elle *adopte* un amendement rédactionnel de M. Michel Piron.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne tendant à obliger le Gouvernement à prendre des mesures d'extension de l'obligation pour les entreprises d'élaborer un rapport annuel sur le développement durable. Puis elle *rejette* deux amendements de M. Yves Cochet prévoyant la prise en compte des spécificités des PME et l'inclusion de l'activité des filiales.

Le rapporteur ayant donné un avis favorable, la Commission *adopte* un amendement rédactionnel de M. Michel Piron. Elle *adopte* ensuite un amendement du rapporteur conditionnant à l'établissement d'indicateurs sectoriels au niveau communautaire, pour les entreprises soumises à l'obligation d'élaborer des rapports environnementaux, l'inclusion de l'activité de leurs filiales dans ces rapports.

La Commission est saisie d'un amendement de M. André Chassaigne tendant à ce que les rapports annuels environnementaux des entreprises rendent compte de l'activité de leurs sous-traitants dans ce domaine.

M. Daniel Paul. Il est nécessaire de responsabiliser les entreprises qui travaillent avec des sous-traitants qui ne font pas les efforts nécessaires pour l'environnement.

M. le Rapporteur. Avis défavorable ; c'est à ces sous-traitants qu'il revient d'assumer leurs actes, pas à leurs clients.

La Commission *rejette* l'amendement.

Elle *rejette* ensuite, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne imposant que le rapport annuel comprenne des informations relatives à la contribution de l'entreprise au développement durable puis un amendement de M. Yves Cochet faisant allusion à la prévention des risques sociaux et environnementaux.

La Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne prévoyant que ce rapport sur le développement durable intégrera les dommages environnementaux et sociaux commis dans les pays étrangers.

Puis elle est saisie d'un amendement du même auteur exposant que le rapport fera mention des avis et préconisations des instances de représentation du personnel.

M. le Rapporteur. J'accepterai l'amendement si le terme « fera » est remplacé par « pourrait faire ».

M. Daniel Paul. Nous acceptons la modification proposée.

La Commission *adopte* l'amendement ainsi *modifié*.

Elle *rejette* ensuite, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne prévoyant que le rapport fera l'objet d'une vérification par un ou plusieurs commissaires aux comptes.

La Commission est saisie de trois amendements identiques tendant à faire de l'environnement un thème à part entière des formations destinées au personnel des entreprises, respectivement présentés par M. Jérôme Bignon, M. Martial Saddier et M. Yves Cochet. Après avis favorable du rapporteur, elle *adopte* ces amendements.

Puis, la Commission *adopte* un amendement du rapporteur prévoyant la saisie des organisations syndicales sur l'extension des missions des instances représentatives du personnel au développement durable, sur l'extension de la procédure d'alerte professionnelle aux risques d'atteinte à l'environnement et sur la possibilité de faire définir par les branches professionnelles des indicateurs environnementaux et sociaux adaptés à leurs spécificités.

La Commission *rejette*, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. Yves Cochet prévoyant que doivent être prises en compte toutes les entreprises présentant un risque environnemental.

La Commission *rejette*, après avis défavorable du rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne précisant que les installations classées pour la protection de l'environnement font partie des entreprises à fort impact environnemental.

Elle *rejette* deux amendements de M. Yves Cochet, l'un tendant à prendre en compte les salariés, les associations et non seulement les riverains, en cas de problème environnemental, l'autre prévoyant que la France proposera un cadre de travail européen pour créer des indicateurs environnementaux.

La Commission, *adopte*, après avis favorable du rapporteur, un amendement de M. André Chassaigne étendant à l'investissement écologiquement responsable les aides prévues pour l'investissement socialement responsable, puis

rejette, après avis défavorable du rapporteur, un amendement du même auteur permettant de retirer les aides financières aux entreprises n'effectuant pas de tels investissements.

Le rapporteur ayant donné un avis défavorable, la Commission *rejette* deux amendements de M. André Chassaigne, tendant l'un à ce que la France élabore, sans attendre que l'Union européenne en prenne l'initiative, un dispositif organisant la mise en cause de la responsabilité des sociétés mères à l'égard de leurs filiales en cas d'atteinte grave à l'environnement, et l'autre prévoyant que cette mise en cause concerne également les filiales situées hors de l'Union européenne, M. Yves Cochet ayant présenté un amendement identique.

Enfin, après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. André Chassaigne prévoyant que la France proposera un cadre de travail au niveau communautaire pour l'établissement d'indicateurs sociaux et environnementaux permettant la comparaison entre les entreprises.

La Commission *adopte* ensuite l'article 46 *ainsi modifié*.

Article 47

Information, consommation et développement durable

L'article 47 concerne la politique suivie en matière d'information des consommateurs.

Il précise, dans son **premier alinéa**, que ceux-ci doivent pouvoir disposer d'une information environnementale, qui soit sincère, objective et complète sur les produits qui leur sont proposés et qu'ils doivent se voir proposer des produits respectueux de l'environnement à des prix attractifs.

Cet étiquetage environnemental se développe d'ores et déjà : la grande distribution s'est engagée à la réalisation de l'étiquetage de 300 produits et plusieurs grandes surfaces expérimentent actuellement un « étiquetage carbone » pour les produits de marque distributeur.

Cette formulation générale vise, notamment en insistant sur la transparence de l'information, à inciter les consommateurs à opérer des choix éco-responsables.

Le dispositif présenté ensuite au **deuxième alinéa** apparaît particulièrement ambitieux, puisqu'il y est prévu que la mention des impacts environnementaux des produits et des offres de prestation de services sera progressivement développée à côté de l'affichage des produits, toute une information, sur les lieux et sites de vente relative à leur traçabilité ainsi que des conditions sociales de leur production.

Le **troisième alinéa** prévoit ensuite l'organisation de campagnes publiques d'information sur la consommation durable, l'État veillant, par ailleurs, à ce que les chaînes de télévision et les radios publiques prennent en compte les enjeux du développement durable, éventuellement par une modification de leurs cahiers des charges.

Le **quatrième alinéa** de l'article 47 a trait à la publicité ; il est précisé qu'une régulation de la publicité par les professionnels sera développée après une concertation entre ceux-ci et les associations de défense des consommateurs, de protection de l'environnement et d'éducation à l'environnement, de manière à intégrer le respect du développement durable.

Le **cinquième alinéa** dispose ensuite que l'État mettra en place des dispositifs incitatifs visant à accorder, pour des catégories définies de produits, un avantage en termes de prix aux produits les plus respectueux de l'environnement, avantage financé par une taxation des produits portant le plus atteinte à l'environnement.

Ce dispositif est celui dit du « bonus-malus écologique » applicable depuis la fin de l'année 2007 au secteur de l'automobile et qui pourrait éventuellement connaître à l'avenir une extension à d'autres catégories de produits.

Enfin, **le dernier alinéa** de cet article prévoit que la France soutiendra l'objectif d'une instauration par la Communauté européenne d'une TVA à taux réduit portant sur les produits à faible impact sur le climat ou la biodiversité. Tel pourrait être le cas, par exemple, des « voitures propres » ou des bâtiments énergétiquement performants.

*
* *

La Commission est saisie de trois amendements identiques, respectivement présentés par MM. Jean Proriol, Michel Raison et de M. Jean Dionis du Séjour et tendant à préciser que l'information environnementale fournie aux consommateurs sur chaque produit doit distinguer le produit lui-même et l'emballage. M. Jean Dionis du Séjour se rallie à l'amendement de M. Michel Raison. La Commission, après avis favorable du rapporteur, *adopte* ce dernier amendement.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* deux amendements identiques de MM. Jérôme Bignon et Yves Cochet prévoyant que les offres de prestation de services auront elles aussi une étiquette énergie mentionnant leurs informations environnementales.

Puis la Commission *adopte* un amendement du rapporteur prévoyant que la France soutiendra la reconnaissance par l'Union européenne des mêmes exigences que les siennes.

En application de l'article 40 de la Constitution, le président Patrick Ollier indique que sont irrecevables trois amendements, de M. Jean Dionis du Séjour, de M. André Chassaigne et de M. Yves Cochet, tendant à accroître les effectifs du réseau des espaces info énergie, créé par l'ADEME, et à assurer la pérennité du financement de ce réseau.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* deux amendements identiques de MM. Jérôme Bignon et Yves Cochet visant à lutter contre les pratiques commerciales trompeuses en matière environnementale.

La Commission *rejette***,** après avis défavorable du rapporteur, deux amendements de MM. André Chassaigne et Yves Cochet tendant à substituer aux mots « impact environnemental » les mots « empreinte écologique », considérés comme plus précis.

Puis elle *adopte* un amendement du rapporteur prévoyant que la mention de l'impact environnemental des produits sera développée également au niveau communautaire.

La Commission *rejette* un amendement de M. Jean Proriol prévoyant que l'étiquetage environnemental doit être normalisé.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* successivement deux amendements de M. André Chassaigne tendant l'un à prévoir que les mentions relatives à la traçabilité des produits comportent notamment la distance parcourue par le produit entre le lieu de production et l'utilisateur final, l'autre prônant le développement et l'harmonisation des éco-labels.

La Commission est saisie d'un amendement de Mme Catherine Vautrin, prévoyant le lancement par l'État d'un programme pluriannuel d'information et de sensibilisation du grand public sur les enjeux de l'amélioration de la performance énergétique et la prise en compte du développement durable dans le bâtiment et l'habitat.

M. Serge Poignant. J'insiste sur la nécessité de la diffusion de l'information en direction du grand public.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* l'amendement.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* successivement deux amendements de M. André Chassaigne, l'un tendant à associer les associations de consommateurs et de protection de l'environnement aux travaux de régulation de la publicité destinés à mieux y intégrer le respect de l'environnement et le développement durable, l'autre demandant à l'État de chercher à mettre fin à l'usage abusif des arguments environnementaux ou aux publicités mettant en scène de comportements contraires à l'exigence de

protection de l'environnement, un amendement ayant le même objet de M. Yves Cochet étant également rejeté.

Puis la Commission *adopte* un amendement du rapporteur tendant à prévoir que les dispositifs de bonus malus sur les produits en fonction de leur performance environnementale doivent être élaborés dans le respect du droit communautaire.

La Commission est ensuite saisie de trois amendements, respectivement présentés par M. le rapporteur, M. Jean Dionis du Séjour et M. Yves Cochet, pouvant être soumis à une discussion commune et tendant à équilibrer, par catégorie de produits, les recettes et les dépenses liées aux dispositifs de bonus malus écologique. La Commission *adopte* celui du rapporteur, M. Jean Dionis du Séjour déclarant s'y rallier et retirer le sien.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* un amendement de M. Michel Piron prévoyant que le soutien que devra apporter la France à l'instauration par la Communauté européenne d'une TVA à taux réduit devra concerner non pas les produits à faible impact sur l'environnement mais les produits à impact favorable sur celui-ci.

Puis, après avis favorable du rapporteur, elle *adopte* un amendement de M. Serge Poignant tendant à ce que l'État s'engage, afin d'assurer une bonne information des particuliers et des professionnels du bâtiment, à améliorer la qualité et le contenu du diagnostic de performance énergétique, et en organise la collecte centralisée afin de mieux connaître l'état du parc de logements existants et d'évaluer les progrès réalisés.

La Commission *adopte* l'article 47 *ainsi modifié***.**

Article 48

Formation et développement durable

Cet article a pour objet d'intégrer la thématique du développement durable à tous les niveaux de la formation. L'article 48 prévoit que cette thématique fait désormais partie intégrante de l'éducation en France et qu'elle prend place dans les diverses formations dispensées comme dans la gestion même des établissements d'enseignement.

Le projet de loi retient ainsi plusieurs orientations de base pour les lycées agricoles, les établissements d'enseignement supérieur, la formation des professionnels de santé, celle des décideurs publics et privés et la formation tout au long de la vie. Un effort important de formation généralisée des citoyens doit être conduit, en effet, pour permettre les changements induits par la logique du développement durable.

● Le **premier alinéa** de l'article 48 pose le principe selon lequel l'éducation au développement durable est portée par toutes les disciplines et intégrée au fonctionnement des établissements scolaires et qu'elle contribue, à travers ses dimensions éthiques et sociales, à la formation citoyenne.

Il faut rappeler que les questions de développement durable sont désormais intégrées dans le « socle commun de connaissances et compétences », prévu dans le décret n° 2006-830 du 11 juillet 2006, qui précise les principes de l'éducation de base citoyenne et les apprentissages fondamentaux requis de tous les élèves en fin de scolarité obligatoire.

Le projet de loi vient renforcer également l'obligation de prise en compte dans toutes les disciplines des enseignements primaire et secondaire des exigences de développement durable ainsi que d'exemplarité des établissements scolaires pour leur fonctionnement quotidien.

● Dans les lycées agricoles ensuite, les enseignements relatifs à l'agronomie, la diversité génétique, aux effets environnementaux des intrants, au fonctionnement des sols ainsi qu'aux exploitations à haute valeur environnementale seront renforcés. En outre, les actions des lycées agricoles viseront une généralisation rapide des méthodes d'exploitation respectueuses de l'environnement mises au point de façon expérimentale.

L'enseignement agricole est évidemment un secteur clé pour la promotion du développement durable ; comme le précise, d'ailleurs, également l'article 28 du projet de loi, un programme ambitieux de rénovation du contenu des enseignements et des formations permettant aux agriculteurs de connaître les pratiques de l'agriculture durable doit donc être engagé. Autre enjeu important, celui de la généralisation, dans les établissements d'enseignement agricole eux-mêmes, des méthodes et pratiques agricoles à haute valeur environnementale.

On peut rappeler qu'un programme de rénovation des formations agricoles est actuellement conduit dans le cadre de la réforme des baccalauréats professionnels qui doit prendre effet à la rentrée 2009 et que ce programme peut être l'occasion d'une rénovation utile des formations agricoles s'inscrivant dans la logique du Grenelle de l'environnement.

● S'agissant ensuite des établissements d'enseignement supérieur, le projet de loi prévoit qu'ils élaboreront des « Plans verts » pour les campus dès la rentrée de 2009. En outre, les universités et les grandes écoles pourront demander une labellisation s'appuyant sur des critères de développement durable.

Ces « Plans verts » sont un élément de la politique retenue à l'article 5 du projet de loi touchant à la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre des bâtiments publics. Il est actuellement prévu que certains établissements désignés par le ministère chargé de l'enseignement supérieur conduiront des réalisations exemplaires en matière de rénovation immobilière et que l'Etat encouragera les initiatives volontaires des universités et

des grandes écoles touchant à la promotion du développement durable dans leur mode de gestion ou les formations qu'elles organisent, un dispositif de labellisation étant prévu sur ce point.

● Le projet de loi comporte également des dispositions sur les formations initiales et continues des membres des professions de santé ainsi que des professionnels de l'aménagement de l'espace : dès la rentrée 2009, ces formations incluront des enseignements relatifs aux enjeux de santé liés à l'environnement.

Différentes mesures sont aujourd'hui prévues qui visent ainsi toutes à voir mieux prise en compte la question de la santé environnementale dans l'enseignement : renforcement du dispositif actuel de formation qualifiante en toxicologie et épidémiologie, création de modules de formation santé-environnement pour les futurs médecins et futurs architectes et urbanistes, mise en place progressive d'une formation qualifiante en sécurité sanitaire des ingénieurs et techniciens.

● Est également retenue la création d'un institut dispensant des formations continues de très haut niveau en matière de développement durable aux décideurs publics et privés, cet organisme pouvant comporter des antennes régionales.

Cet institut viendra s'ajouter ainsi à plusieurs institutions en charge de hautes études de développement durable et placées sous la tutelle de la délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (DIACT) ou du ministère chargé de l'écologie et du développement durable.

● Enfin, l'article 48 du projet de loi aborde la formation tout au long de la vie. Il prévoit que les outils de cette formation seront mis en œuvre pour accompagner, à tous les niveaux de qualification, les transitions professionnelles liées à l'évolution vers un modèle de développement durable, en vue de développer les métiers et filières de l'environnement, de l'éco-conception et des analyses du cycle de vie des produits et la connaissance des écosystèmes.

Cela exige que les plans annuels de formation comme les différents dispositifs d'adaptation à l'emploi prennent en compte les compétences nouvelles découlant des enjeux du développement durable et qu'une négociation s'engage avec les branches professionnelles de la construction pour le développement de formations intégrant les préoccupations environnementales et les principes d'éco-conception.

*
* *

La Commission *rejette* deux amendements identiques de MM. Jean Dionis du Séjour et Jérôme Bignon mentionnant l'environnement dans les objectifs de l'éducation.

La Commission *adopte* un amendement rédactionnel de M. Michel Piron, puis *rejette* un amendement de précision de M. André Chassaigne, le rapporteur exposant que la précision est superfétatoire.

Elle *adopte* ensuite un amendement présenté par le rapporteur visant à inclure dans la liste des enseignements qui doivent être renforcés dans les lycées agricoles l'utilisation rationnelle des moyens de production et leur impact environnemental, ainsi que les règles de bonnes pratiques d'utilisation des intrants. En conséquence trois amendements identiques de portée similaire, de MM. Jean Dionis du Séjour, Michel Raison et Claude Gatignol n'ont plus d'objet.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne tendant à inclure aussi dans la liste des enseignements qui doivent être renforcés dans les lycées agricoles, l'enseignement de l'agriculture biologique, puis un autre du même auteur tendant à rendre obligatoire les enseignements de ladite liste.

Elle *rejette*, après avis défavorable du rapporteur, deux amendements de MM. Yves Cochet et Bernard Reynès sur l'agriculture biologique.

La Commission *rejette* un amendement de M. Yves Cochet prévoyant une carte de transport en commun pour les étudiants et un amendement de M. Jérôme Bignon sur l'éducation à l'environnement.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne élargissant aux établissements professionnels l'élaboration de « plans verts » limitée par le projet de loi aux établissements d'enseignement supérieur.

La Commission *rejette* un amendement de M. André Chassaigne tendant à élargir à l'ensemble des acteurs des secteurs public et privé l'accès à l'institut de formation de haut niveau en matière de développement durable qui devra être créé, le rapporteur considérant cette modification comme superfétatoire.

Elle *adopte* ensuite un amendement du rapporteur tendant à inscrire expressément dans la loi la volonté de professionnaliser et de valoriser les métiers des filières du recyclage.

La Commission *adopte* l'article 48 *ainsi modifié*.

Article 49

Dispositions applicables à l'outre-mer

Cet article, comme l'article 50, comporte des dispositions spécifiques à nos départements, régions et collectivités d'outre-mer.

Il souligne en premier lieu le rôle essentiel dans la politique de la nation en faveur du développement durable que jouent nos départements, régions et collectivités d'outre-mer. La politique ultramarine de l'État placera, au premier rang de ses priorités, est-il précisé, leur développement durable, en prenant en compte leurs spécificités environnementales, énergétiques et économiques.

L'outre mer contribue en effet très largement à à la position privilégiée de notre pays au plan international s'agissant des enjeux environnementaux, du fait de la richesse de ses terres ou de ses eaux, du fait aussi qu'il représente l'essentiel de la biodiversité française, terrestre ou marine.

Il est confronté aussi à de multiples risques naturels et aux problèmes que pose son retard en termes d'infrastructures de protection de l'environnement, qu'il s'agisse de gestion des déchets ou d'assainissement des eaux.

Trois orientations majeures sont dès lors retenues par le projet de loi pour le développement durable de l'outre mer :

– la prise en compte des risques naturels majeurs, abordée dans l'article 36 du projet de loi ;

– la protection et la valorisation de la biodiversité ;

–la réalisation d'infrastructures.

L'article 49 du projet de loi précise ainsi que, sans préjudice des objectifs retenus pour l'ensemble du territoire national, ni de eux propres à l'outre-mer définis aux titres I à V du projet de loi, cette politique pour l'outre-mer retient certaines orientations :

• dans le domaine de l'énergie :

– parvenir à l'autonomie énergétique, en atteignant dès 2020, un objectif de 30% d'énergies renouvelables dans la consommation finale à Mayotte, de 50% dans les autres collectivités ;

– développer un programme visant à l'autonomie énergétique pour la Réunion en 2030 ;

– adopter, dès 2012, un plan énergie-climat dans chaque collectivité ;

– adopter une réglementation thermique adaptée encourageant la production d'eau chaude sanitaire solaire dans les bâtiments neufs et de mobiliser les pôles de compétitivité concernés sur les enjeux énergétiques de l'outre-mer ;

• dans le domaine des déchets :

– atteindre en 2020 une gestion intégrée combinant recyclage et valorisation économique ;

• dans le domaine de la biodiversité et des ressources naturelles :

– mettre en place des dispositifs de connaissance, de gestion intégrée et de protection des habitats et des espèces sauvages terrestres et marines comparables à ceux existant en métropole, lorsque ces dispositifs n'y sont pas applicables ;

– valoriser les biotechnologies vertes et bleues ;

– inclure les plantes médicinales dans la pharmacopée française ;

– réaliser, d'ici à 2010, une inventaire de la biodiversité outre-mer rendant possible l'identification et la localisation des enjeux prioritaires, notamment en Guyane ;

– mener des actions exemplaires pour les récifs coralliens ou les espaces et les aires marines protégées ;

• dans le domaine des activités extractives :

–élaborer et adopter en 2009 pour la Guyane, un schéma minier garantissant un développement durable des activités extractives et structurant au plan économique ;

– soutenir la démarche de valorisation de ses ressources minières engagée par la Nouvelle-Calédonie à travers son schéma minier ;

• dans le domaine enfin des pollutions et de la santé ;

–atteindre un bon état écologique de l'eau ;

– assurer la sécurité de l'approvisionnement en eau potable et l'assainissement en 2015 ;

– engager un programme pour remédier à la pollution des sols par les substances dangereuses.

L'État pourra, pour atteindre ces objectifs, adapter les dispositions réglementaires, fiscales ou incitatives dans leur application à l'outre-mer.

L'article 49 précise enfin que :

– les objectifs précédemment énumérés s'appliquent aux départements, régions et collectivités d'outre-mer régies par l'article 73 de la Constitution ;

– leur mise en œuvre s'effectuera dans le respect de leurs organisations respectives et des procédures de consultation ou de concertation prévues avec celles-ci ;

– l'Etat veillera à la cohérence de son action avec la Nouvelle-Calédonie et les collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution selon les orientations précisées à l'article 49 du projet de loi.

*

* *

La Commission est saisie d'un amendement de M. Serge Letchimy, défendu par Mme Christiane Taubira, tendant à instaurer une hiérarchie des normes entre les dispositifs d'aménagement du territoire.

Mme Christiane Taubira. Établir une telle hiérarchie est indispensable : en Guyane coexistent un schéma d'aménagement régional (SAR) et une Charte du parc amazonien de Guyane, tandis qu'un schéma d'orientation minière est en cours d'élaboration. Il est mentionné que ces documents doivent être compatibles entre eux ; mais en cas d'incompatibilité, on ne sait pas aujourd'hui lequel doit primer. Il faut établir une hiérarchie, la logique étant que le SAR, eu égard à ses procédures d'élaboration, soit le document de référence.

M. le Rapporteur. Je suis favorable sur le principe, mais le Gouvernement considère que le présent projet de loi n'est pas le bon « véhicule », un projet de loi sur les collectivités locales et leurs compétences étant en cours d'élaboration. Je vous invite à redéposer cet amendement en séance afin d'avoir une réponse directe du ministre.

La Commission *rejette* l'amendement.

Après avis défavorable du rapporteur, la Commission *rejette* ensuite un amendement de Mme Chantal Berthelot prévoyant le lancement d'une étude par l'État sur les moyens nécessaires pour désenclaver les bourgs et villages isolés de Guyane.

Puis la Commission examine deux amendements, l'un de M. Serge Letchimy défendu par Mme Christiane Taubira, l'autre de Mme Chantal Berthelot, tendant à accroître les objectifs d'autonomie énergétique de la Guyane, grâce aux énergies renouvelables.

Mme Christiane Taubira. L'objectif de 50 % d'énergie renouvelable dans la consommation finale des collectivités d'outre-mer est très peu ambitieux pour la Guyane, qui dépasse déjà largement ce seuil avec la construction du barrage de Petit-Saut ; il faut le fixer à 85 %.

M. le Rapporteur. Je suis d'accord sur la démarche, mais je préfère l'amendement de Mme Berthelot, qui a le même objet et qui s'insère mieux dans le projet de loi.

La Commission *rejette* l'amendement de M. Serge Letchimy et *adopte* l'amendement de Mme Chantal Berthelot.

La Commission examine un amendement de M. Michel Piron tendant à la réalisation de plans climats énergie territoriaux dans le cadre des schémas de cohérence territoriale (SCOT).

M. le Rapporteur. Je suis favorable au dispositif proposé, mais il n'a pas sa place à l'article 49. Je pourrais donner un avis favorable s'il était reclassé de façon plus adéquate.

M. Michel Raison. L'amendement sera modifié en ce sens et présenté lors de la réunion qui se tiendra en application de l'article 88.

L'amendement de M. Michel Piron est *retiré***.**

Considérant qu'il s'agit d'un amendement de repli, Mme Christiane Taubira *retire* un amendement de M. Serge Letchimy relatif à la prise en compte dans les normes thermiques de la spécificité des conditions climatiques de l'outre-mer.

La Commission *adopte* ensuite, après avis favorable du rapporteur, deux amendements de MM. Jean Dionis du Séjour et M. Jean-Claude Lenoir tendant à inclure dans la réglementation thermique spécifique à l'outre-mer l'encouragement à l'utilisation de l'électricité photovoltaïque pour la climatisation des immeubles.

La Commission examine un amendement de M. Serge Letchimy tendant à fixer, dans les territoires enclavés, de Guyane à 200 kilowatts le seuil d'intervention de l'opérateur public d'électricité.

Mme Christiane Taubira. Le seuil minimal d'intervention d'EDF est aujourd'hui de 2 mégawatts ; or, les communes enclavées de Guyane ne peuvent ni avoir accès au réseau, ni bénéficier d'un équipement spécifique par EDF, puisque leur consommation est très inférieure à ces 2 mégawatts. La seule solution qui leur reste est d'investir elles-mêmes. C'est pourquoi le seuil doit être abaissé.

M. le Rapporteur. La difficulté est que cette question est d'ordre réglementaire. Je vous engage à redéposer cet amendement en séance, de sorte à pouvoir avoir un débat avec le ministre.

La Commission *rejette* l'amendement.

Le président Patrick Ollier déclare ensuite irrecevables**,** en application de l'article 40 de la Constitution, deux amendements de M. Serge Letchimy tendant à prévoir des concours financiers de l'État en faveur des collectivités d'outre-mer, l'un pour l'élaboration des plans de prévention, gestion et protection de l'environnement, l'autre pour la résorption des décharges sauvages dans ces collectivités.

Puis la Commission *adopte***,** après avis favorable du rapporteur, un amendement de M. Serge Letchimy présentée par Mme Christiane Taubira tendant à prendre en compte, dans la réglementation relative aux déchets, les caractéristiques géologiques spécifiques à l'outre-mer.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Serge Letchimy, présenté par Mme Christiane Taubira, tendant à ce que soit proposée aux pays frontaliers de collectivités d'outre-mer une convention de coopération transfrontalière pour une valorisation commune des déchets.

M. le Rapporteur. En l'état, l'amendement peut apparaître comme une injonction faite à l'État en matière de politique étrangère. Un amendement qui exposerait que l'État étudiera la possibilité d'une convention de coopération transfrontalière pourrait avoir mon accord lors de l'examen des amendements en application de l'article 88.

Mme Christiane Taubira *retire* l'amendement.

Le président Patrick Ollier déclare ensuite irrecevable**,** en application de l'article 40 de la Constitution, un amendement de Mme Chantal Berthelot tendant à instituer des concours financiers de l'État en faveur des communes d'outre-mer pour la création et la réhabilitation d'installations de stockage de déchets non dangereux.

La Commission examine un amendement de Mme Chantal Berthelot tendant à la valorisation dans les collectivités d'outre-mer des biotechnologies vertes et bleues. Le rapporteur exposant que l'amendement est redondant avec l'article 22, Mme Chantal Berthelot *retire* son amendement.

Après avis favorable du rapporteur, La Commission *adopte* un amendement de précision de Mme Chantal Berthelot sur le nécessaire respect de la Convention sur la diversité biologique pour l'inclusion des plantes médicinales d'outre-mer dans la pharmacopée française.

La Commission *rejette* ensuite un amendement de Mme Chantal Berthelot tendant à confier aux collectivités d'outre-mer la propriété et la gestion de la biodiversité sur leur territoire, le rapporteur ayant objecté que la biodiversité était un bien commun et non la propriété des collectivités locales.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Serge Letchimy présenté par Mme Christiane Taubira tendant à l'élaboration d'une loi d'application générale relative à l'inventaire des espèces vivantes et des molécules, à l'enregistrement des brevets et à la gestion des ressources génétiques végétales et animales sur l'ensemble du territoire guyanais.

Mme Christiane Taubira. La Guyane fait partie du bassin amazonien. Or, les autres pays du bassin ont élaboré des législations sur la question. Tel n'est pas le cas de la Guyane, car elle dépend de la France, qui n'a pas légiféré. Dans la logique de la « loi montagne », qui a légiféré pour un espace national spécifique, une loi est indispensable.

M. Antoine Herth. La question évoquée s'inscrit dans une réflexion beaucoup plus générale, qui est celle de la brevetabilité du vivant. Elle a été posée avec la loi sur les OGM. Depuis, nous continuons à réfléchir.

M. Philippe Tourtelier. La brevetabilité du vivant est en effet la vraie question. Mais on pourrait avancer.

Mme Christiane Taubira. Il y a urgence.

M. le Rapporteur. Un amendement ne peut pas prévoir l'élaboration d'une loi. Avis défavorable.

La Commission *rejette* l'amendement.

En application de l'article 40 de la Constitution, M. le président Ollier indique qu'est irrecevable l'amendement de M. Serge Letchimy tendant à prévoir un bilan carbone territorial.

Après avis favorable du rapporteur, la Commission *adopte* l'amendement de Mme Chantal Berthelot visant à préciser que le schéma minier prévu à l'alinéa 10 de l'article doit être adopté par la région et le département réunis en congrès, et que les moyens nécessaires afin d'éradiquer l'activité d'orpaillage illégal doivent être engagés sans délai.

La Commission est saisie d'un amendement de M. Serge Letchimy présenté par Mme Christiane Taubira tendant à préciser que le schéma minier concerne les zones terrestres et marines.

Mme Christiane Taubira. Le Président de la République a confié à un ancien préfet une mission de préfiguration d'un schéma minier pour la Guyane. L'ordre de mission exclut le minier marin alors que des explorations, conduites par une société multinationale d'origine australienne, ont lieu depuis 2001 au large du littoral guyanais dans la zone économique exclusive de Guyane. Je propose donc que le schéma prévu par l'article 49 concerne également le minier marin.

Le rapporteur ayant émis un avis favorable, la Commission *adopte* cet amendement.

En application de l'article 40 de la Constitution, M. le président Patrick Ollier déclare irrecevable l'amendement de Mme Chantal Berthelot tendant à prévoir qu'un programme financé par l'État pour assurer la sécurité d'approvisionnement en eau potable et l'assainissement de l'eau d'ici à 2015 sera engagé sans délai.

La Commission *adopte* l'article 49 *ainsi modifié*.

Après l'article 49

La Commission examine un amendement de M. Serge Letchimy visant à prévoir l'établissement d'une redevance spécifique, due par les titulaires de concessions de mines hydrocarbures, au bénéfice des régions d'outre-mer concernées.

Mme Christiane Taubira. La loi du 13 décembre 2000, prévoyant le transfert aux régions d'outre-mer de la compétence en matière d'attribution de titres miniers en mer, ne peut s'appliquer faute de décrets. Par ailleurs, alors que l'exploration pétrolière a commencé au large de la Guyane, il serait normal que le code minier – qui exonère les exploitants pétroliers de toutes taxes ou redevances – prévoie désormais la possibilité d'une taxation.

Le rapporteur ayant émis un avis défavorable, la Commission *rejette* l'amendement.

Le jugeant satisfait, Mme Christiane Taubira *retire* ensuite un amendement de M. Serge Letchimy visant à prévoir une réglementation établissant des normes relatives à la ventilation des maisons dans les départements d'outre-mer.

Article 50

Dispositions spécifiques applicables à Mayotte

Cet article précise que les dispositions de l'article 8 du projet de loi s'appliquent à Mayotte en matière d'urbanisme.

*
* *

La Commission *adopte* l'article 50 *sans modification*.

La Commission *adopte* l'ensemble du projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement *ainsi modifié*.

TABLEAU COMPARATIF

___

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	Article 1er	Article 1er
	La présente loi fixe les objectifs et, à ce titre, définit le cadre d'action et énonce les instruments de la politique mise en œuvre pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, préserver la biodiversité ainsi que les services qui y sont associés et contribuer à un environnement respectueux de la santé. Elle assure ~~la transition vers une nouvelle économie compétitive dans laquelle le~~ développement se combine avec une ~~réduction des besoins~~ en énergie, en eau et autres ressources naturelles.	La présente loi, avec la volonté et l'ambition de répondre au constat partagé et préoccupant d'une urgence écologique, fixe les objectifs et, à ce titre, définit le cadre d'action, organise la gouvernance à long terme et énonce les instruments de la politique mise en œuvre pour lutter contre le changement climatique et s'y adapter, préserver la biodiversité ainsi que les services qui y sont associés, contribuer à un environnement respectueux de la santé, préserver et mettre en valeur les paysages. Elle assure un nouveau modèle de développement durable qui respecte l'environnement et se combine avec une diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles. Elle assure la croissance actuelle sans compromettre les besoins des générations futures. **(amendements n°s 38, 39, 40, 41 et 42)** Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. **(amendement n° 43)** Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. **(amendement n° 44)**
	L'État élabore la stratégie nationale de développement durable en association avec les collectivités territoriales, les représentants des milieux économiques et des salariés, ainsi que les représentants de la société civile, notamment les associations et organisations non gouvernementales de	L'État élabore la stratégie nationale de développement durable en association avec les collectivités territoriales, les représentants des milieux économiques et des salariés, ainsi que les représentants de la société civile, notamment les associations et organisations non gouvernementales de

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	protection de l'environnement, en veillant à la cohérence de la politique nationale avec la stratégie des instances européennes et avec les engagements internationaux de la France.	protection de l'environnement, en veillant à la cohérence de la politique nationale avec la stratégie des instances européennes et avec les engagements internationaux de la France. L'État assure le suivi de la mise en œuvre de cette stratégie au sein d'un comité associant les personnes mentionnées ci-dessus. **(amendement n° 45)** Pour ce qui concerne les départements et collectivités d'outre-mer, compte tenu de leurs caractéristiques environnementales et de la richesse de leur biodiversité, l'État fera reposer sa politique sur des choix stratégiques spécifiques qui seront déclinés dans le cadre de mesures propres à ces collectivités. Ces choix comporteront notamment un cadre expérimental pour le développement durable, au titre d'une gouvernance locale adaptée, reposant sur les dispositions de l'alinéa 3 de l'article 73 de la Constitution. **(amendement n° 46)**
	Le Gouvernement rend compte chaque année au Parlement de la mise en œuvre de la stratégie nationale de développement durable, et propose les mesures propres à améliorer son efficacité.	Alinéa sans modification
		L'État veille à ce que les ressources fiscales ou non fiscales liées à la mise en œuvre de la présente loi soient affectés à la réalisation des objectifs qu'elle a fixés. Cette mise en œuvre doit respecter un principe de neutralité fiscale pour l'État. **(amendement n° 47)**
	TITRE I^ER^ **LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE**	TITRE I^ER^ **LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE**
	Article 2	Article 2
	I. – La lutte contre le changement climatique est placée au premier rang des priorités. Dans cette perspective, est confirmé l'engagement pris par la France de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, afin de ramener à cette échéance ses émissions annuelles de gaz à effet de serre à un niveau	I. – La lutte contre le changement climatique est placée au premier rang des priorités. Dans cette perspective, est confirmé l'engagement pris par la France de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050 en réduisant de 3 % par an, en moyenne, les rejets de gaz à effet de serre dans l'atmosphère, afin de

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	inférieur à 140 millions de tonnes équivalent CO_2.	ramener à cette échéance ses émissions annuelles de gaz à effet de serre à un niveau inférieur à 140 millions de tonnes équivalent CO_2. **(amendement n° 48)**
	La France se fixe comme objectif de devenir l'économie la plus efficiente en équivalent carbone de la Communauté européenne d'ici 2020. À cette fin, elle prendra toute sa part à la réalisation de l'objectif de réduction d'au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre de la Communauté européenne à cette échéance, cet objectif étant porté à 30 % pour autant que d'autres pays industrialisés hors de la Communauté européenne s'engagent sur des objectifs comparables et que les pays en développement les plus avancés apportent une contribution adaptée. Elle soutiendra également la conclusion d'engagements internationaux contraignants de réduction des émissions. Elle concourra, de la même manière, à la réalisation de l'objectif d'amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique de la Communauté européenne et s'engage à porter la part des énergies renouvelables à au moins ~~20~~ % de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020.	La France se fixe comme objectif de devenir l'économie la plus efficiente en équivalent carbone de la Communauté européenne d'ici 2020. À cette fin, elle prendra toute sa part à la réalisation de l'objectif de réduction d'au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre de la Communauté européenne à cette échéance, cet objectif étant porté à 30 % pour autant que d'autres pays industrialisés hors de la Communauté européenne s'engagent sur des objectifs comparables et que les pays en développement les plus avancés apportent une contribution adaptée. Elle soutiendra également la conclusion d'engagements internationaux contraignants de réduction des émissions. Elle concourra, de la même manière, à la réalisation de l'objectif d'amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique de la Communauté européenne et s'engage à porter la part des énergies renouvelables à au moins 23 % de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020. Les objectifs d'efficacité et de sobriété énergétique exigent la mise en place de mécanismes d'ajustement et d'effacement de consommation d'énergie de pointe. La France soutiendra et s'engagera pleinement dans la conclusion d'engagements internationaux contraignants de réduction des émissions. **(amendements n^{os} 49, 50 et 51)**
	II. – Les mesures nationales de lutte contre le changement climatique porteront en priorité sur la baisse de la consommation d'énergie des bâtiments et la réduction des émissions de gaz à effet de serre des secteurs des transports et de l'énergie.	II. – Les mesures nationales de lutte contre le changement climatique porteront en priorité sur la baisse de la consommation d'énergie des bâtiments et la réduction des émissions de gaz à effet de serre des secteurs des transports et de l'énergie et par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. **(amendement n° 52)**
	Pour ~~parvenir à une croissance sobre en carbone, le coût des émissions de gaz à effet de serre doit être progressivement pris en compte dans le prix des biens et services. Trois lignes directrices seront privilégiées :~~	Pour la mise en œuvre des objectifs visés au I du présent article, les mesures nationales visent à intégrer le coût des émissions de gaz à effet de serre dans la détermination des prix des biens et des services, notamment en :

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	~~l'amélioration de~~ l'information sur le coût écologique ~~des échanges ; l'adoption de nouvelles réglementations ; la mise en place de dispositifs incitatifs économiques, incluant l'assujettissement de nouveaux secteurs d'activité à un système d'échange de~~ quotas d'émissions de gaz à effet de serre ~~comportant une part significative d'allocation des quotas par~~ mise aux enchères~~, cette part tenant~~ compte ~~du degré d'exposition à~~ la concurrence internationale.	- améliorant l'information du consommateur sur le coût écologique de ces biens et services ; - étendant le système européen d'échange des quotas d'émissions de gaz à effet de serre à de nouveaux secteurs, en tenant compte des mesures nationales prises par les autres Etats membres ; - mettant aux enchères une partie des quotas alloués aux entreprises concernées, en prenant en compte l'impact de cette mise aux enchères sur la concurrence internationale et nationale entre les secteurs concernés par le marché des quotas d'émission. **(amendement n° 53)**
	L'État étudiera la création d'une contribution dite « climat-énergie » en vue d'encourager les comportements sobres en carbone et en énergie. Cette contribution aura pour objet d'intégrer les effets des émissions de gaz à effet de serre dans les systèmes de prix par la taxation des consommations d'énergies fossiles. Elle sera strictement compensée par une baisse des prélèvements obligatoires de façon à préserver le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises.	Alinéa sans modification
	La France soutiendra la mise en place d'un mécanisme d'ajustement aux frontières pour les importations en provenance des pays qui refuseraient de contribuer à raison de leurs responsabilités et capacités respectives à l'effort mondial de réduction des émissions de gaz à effet de serre après 2012.	Alinéa sans modification
	Les dispositifs incitatifs économiques et les financements publics consacrés à des investissements de production ou de consommation d'énergie tiendront compte des économies d'énergies réalisées et du temps nécessaire à la rentabilisation des investissements concernés. L'efficience de ces mécanismes et dispositifs sera évaluée notamment au regard de leur coût par rapport au volume d'émissions de gaz à effet de serre évitées.	Alinéa sans modification
	Les dispositifs incitatifs économiques et les financements publics qui auront pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre devront être justifiés par référence au coût de la tonne de dioxyde	Les dispositifs incitatifs économiques et les financements publics qui auront pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre devront être justifiés notamment par référence au coût de la

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	de carbone évitée.	tonne de dioxyde de carbone évitée ou définitivement stockée. **(amendements n°s 54 et 55)**
	CHAPITRE I ER **Réduction des consommations d'énergie des bâtiments**	CHAPITRE I ER **Réduction des consommations d'énergie des bâtiments**
	Article 3	Article 3
	Le secteur du bâtiment, qui consomme plus de 40 % de l'énergie finale et contribue pour près du quart aux émissions nationales de gaz à effet de serre, représente le principal gisement d'économies d'énergie exploitable immédiatement. ~~L'amélioration thermique~~ des constructions réalisée à grande échelle réduira durablement les dépenses énergétiques, améliorera le pouvoir d'achat des ménages et contribuera à la réduction des émissions de dioxyde de carbone. ~~Cela~~ implique le développement de nouvelles technologies dans la construction neuve et la rénovation accélérée du parc existant.	Le secteur du bâtiment, qui consomme plus de 40 % de l'énergie finale et contribue pour près du quart aux émissions nationales de gaz à effet de serre, représente le principal gisement d'économies d'énergie exploitable immédiatement. Un plan de rénovation énergétique des constructions réalisé à grande échelle réduira durablement les dépenses énergétiques, améliorera le pouvoir d'achat des ménages et contribuera à la réduction des émissions de dioxyde de carbone. Cette amélioration implique le développement et la diffusion de nouvelles technologies dans la construction neuve et la mise en oeuvre d'un programme de rénovation accélérée du parc existant, en prenant systématiquement en compte l'objectif d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite prévu par la législation nationale. **(amendement n° 56)**
	Article 4	Article 4
	L'État se fixe ~~comme~~ objectifs ~~que~~ :	La réglementation thermique applicable aux constructions neuves sera renforcée afin de réduire les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre. Elle s'attachera à susciter une évolution technologique et industrielle significative dans le domaine de la conception et de l'isolation des bâtiments et pour chacune des filières énergétiques, dans le cadre d'un bouquet énergétique équilibré, faiblement émetteur de gaz à effet de serre et contribuant à l'indépendance énergétique nationale. L'Etat se fixe les objectifs suivants : **(amendement n° 57)**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	a) Toutes les constructions neuves faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter de la fin 2012 et, par anticipation à compter de fin 2010, s'il s'agit de bâtiments publics et de bâtiments affectés au secteur tertiaire, présentent une consommation d'énergie primaire inférieure à un seuil de 50 kilowattheures par mètre carré et par an en moyenne, ce seuil ~~étant~~ modulé en fonction de la localisation, des caractéristiques, de l'usage et des émissions de gaz à effet de serre des bâtiments ;	*a)* Toutes les constructions neuves faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter de la fin 2012 et, par anticipation à compter de fin 2010, s'il s'agit de bâtiments publics et de bâtiments affectés au secteur tertiaire, présentent une consommation d'énergie primaire inférieure à un seuil de 50 kilowattheures par mètre carré et par an en moyenne ; pour les énergies qui présentent un bilan avantageux en termes d'émissions de gaz à effet de serre, ce seuil sera relevé à raison inverse des émissions de gaz à effet de serre générées par l'énergie utilisée, conformément aux dispositions du premier alinéa ; ce seuil pourra également être modulé en fonction de la localisation, des caractéristiques et de l'usage des bâtiments ; chaque filière énergétique devra, en tout état de cause, réduire au moins de moitié, en moyenne, les consommations maximales d'énergie auxquelles elle est assujettie à la date d'entrée en vigueur de la présente loi. **(amendement n° 58)**
	b) Toutes les constructions neuves faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter de la fin 2020 présentent, sauf exception, une consommation d'énergie primaire inférieure à la quantité d'énergie ~~qu'ils produiront à partir de sources~~ renouvelables ~~s~~ ;	*b)* Toutes les constructions neuves faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter de la fin 2020 présentent, sauf exception, une consommation d'énergie primaire inférieure à la quantité d'énergie renouvelable produite dans cette construction ; **(amendement n° 59)**
	c) Les logements neufs construits dans le cadre du programme national de rénovation urbaine prévu par la loi n° 2003-710 du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine respectent par anticipation les exigences prévues au *a*.	*c)* Sans modification
	Pour atteindre ces objectifs, les acquéreurs de logements dont la performance énergétique excèdera les seuils fixés par la réglementation applicable, pourront bénéficier d'un avantage supplémentaire au titre de l'aide à l'accession à la propriété et du prêt à taux zéro.	Alinéa sans modification
	Article 5	Article 5
	L'État se fixe comme objectif de	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	réduire les consommations d'énergie du parc des bâtiments existants d'au moins 38 % d'ici 2020.	
	I. – Tous les bâtiments de l'État et de ses établissements publics seront soumis à un audit d'ici 2010. L'objectif est, à partir du diagnostic ainsi établi, d'engager leur rénovation d'ici 2012 avec traitement de leurs surfaces les moins économes en énergie. Cette rénovation aura pour objectif, selon un programme adapté aux spécificités de chaque administration et établissement public, de réduire d'au moins 40 % les consommations d'énergie et d'au moins 50 % les émissions de gaz à effet de serre de ces bâtiments dans un délai de dix ans.	I. - Alinéa sans modification
	L'État incitera les collectivités territoriales, dans le respect de leur libre administration, à engager un programme de rénovation de leurs bâtiments en matière d'économies d'énergie dans les mêmes conditions et au même rythme qu'indiqués à l'alinéa précédent.	Alinéa sans modification
	Il ~~sera fait~~ appel ~~de façon privilégiée~~ à des contrats de partenariat public-privé pour réaliser les travaux de rénovation en matière d'économie d'énergie portant sur respectivement les 50 et 70 millions de mètres carrés de surface des bâtiments de l'État et de ses principaux établissements publics.	Lorsque les conditions définies par l'ordonnance du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat sont satisfaites, il peut être fait appel à des contrats de partenariat public-privé pour réaliser les travaux de rénovation en matière d'économie d'énergie portant sur respectivement les 50 et 70 millions de mètres carrés de surface des bâtiments de l'État et de ses principaux établissements publics. **(amendement n° 60)**
		Le droit de la commande publique devra prendre en compte l'objectif de réduction des consommations d'énergie visé au premier alinéa, en autorisant le pouvoir adjudicateur à recourir à un contrat de performance énergétique sous la forme d'un marché global regroupant les prestations de conception, de réalisation et d'exploitation ou de maintenance, dès lors que les améliorations de l'efficacité énergétique sont garanties contractuellement. **(amendement n° 61)**
	II. – L'État se fixe comme objectif la rénovation de l'ensemble du parc de logements sociaux. Pour commencer, dès avant 2020, les travaux sur les 800 000 logements sociaux dont	II. - Sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	la consommation annuelle d'énergie est supérieure à 230 kilowattheures d'énergie primaire par mètre carré ramèneront leur consommation annuelle d'énergie à des valeurs inférieures à 150 kilowattheures d'énergie primaire par mètre carré. Ce programme de rénovation est ainsi réparti :	
	Année | *2009* | *2010* | *2011* | *2012 à 2020* *Logements sociaux rénovés* | *40 000* | *60 000* | *70 000* | *70 000/an*	
	À cet effet, une enveloppe de prêts à taux privilégiés sera accordée aux organismes bailleurs de logements sociaux. Des conventions entre l'État et ces organismes définiront les conditions de réalisation du programme et prévoiront les modalités de financement des travaux de rénovation notamment à partir des économies réalisées grâce à ces travaux de rénovation. À l'appui de ces conventions, l'État pourra attribuer des subventions qui pourront s'élever jusqu'à 20 % du coût des travaux. Les organismes bailleurs de logements sociaux seront encouragés à recourir aux énergies renouvelables.	
	III. – Afin de permettre une rénovation accélérée du parc résidentiel existant en matière d'économie d'énergie, l'État mettra en place des actions spécifiques incluant un ensemble d'incitations financières destinées à encourager la réalisation des travaux. Ainsi :	III. – Afin de permettre une rénovation accélérée du parc résidentiel <u>et tertiaire</u> existant en matière d'économie d'énergie, l'État mettra en place des actions spécifiques incluant un ensemble d'incitations financières destinées à encourager la réalisation des travaux. Ainsi :

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
		(amendement n° 62)
	a) L'État favorisera la conclusion d'accords avec le secteur des banques et des assurances pour développer le financement des investissements d'économies d'énergie ; ces accords auront pour objet la mise en place de prêts aux particuliers dont les caractéristiques financières permettront le remboursement des annuités d'emprunt au moyen des économies d'énergie réalisées ; de même, l'État encouragera la simplification et l'aménagement des contrats de performance énergétique en vue de faciliter leur diffusion ;	*a)* L'État favorisera la conclusion d'accords avec le secteur des banques et des assurances pour développer le financement des investissements d'économies d'énergie ; ces accords auront pour objet la mise en place de prêts aux particuliers dont les caractéristiques financières permettront le remboursement des annuités d'emprunt au moyen des économies d'énergie réalisées ; de même, l'État encouragera la simplification et l'aménagement des contrats de performance énergétique en vue de faciliter leur diffusion dans les copropriétés ; il incitera le secteur des assurances à développer une offre de produits visant à faciliter et à garantir le bon résultat des travaux de rénovation des bâtiments résidentiels en matière d'économies d'énergie ;
		(amendement n° 63)
	b) Un crédit d'impôt ~~sur le revenu~~ sera prévu afin notamment d'inciter à des économies d'énergie par la rénovation des logements donnés en location ~~et~~ la réalisation ~~des~~ travaux ~~ou~~ l'acquisition ~~des~~ équipements les plus performants ;	*b)* Un crédit d'impôt, basé tant sur l'acquisition que sur la pose, sera prévu afin notamment d'inciter à des économies d'énergie par la rénovation des logements, dont ceux donnés en location, ainsi que par la réalisation de travaux permettant l'acquisition des matériaux, équipements et appareils les plus performants. S'il excède l'impôt dû, l'excédent ne sera pas restitué.
		(amendement n° 64)
	c) Les propriétaires de surfaces importantes affectées aux activités tertiaires, notamment les sociétés foncières, pourront être assujettis au dispositif des certificats d'économie d'énergie.	*c)* Sans modification
		d) L'État met à l'étude un dispositif visant à faire bénéficier les petites et moyennes entreprise d'un amortissement accéléré des travaux d'efficacité énergétique réalisés sur leurs biens immobiliers.
		(amendement n° 65)
	L'État incitera les bailleurs et les associations de locataires à engager une concertation pour déterminer les modalités de partage des économies d'énergie réalisées par ces investissements.	Alinéa sans modification
	En complément des mesures	En complément des mesures

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	précitées, l'État mettra à l'étude des dispositifs d'incitations financières visant à encourager les ~~ménages~~ et les syndicats de copropriétaires à réaliser des travaux de rénovation lourde destinés à accroître la performance énergétique de logements anciens aux caractéristiques ~~thermiques~~ très dégradées. Ces dispositifs privilégieront les financements qui tirent parti des gains réalisés par les économies d'énergie. L'étude analysera également les possibilités de mettre en œuvre à terme des obligations de travaux de rénovation.	précitées, l'État mettra à l'étude des dispositifs d'incitations financières visant à encourager les propriétaires et les syndicats de copropriétaires à réaliser des travaux de rénovation lourde destinés à accroître la performance énergétique de logements anciens aux caractéristiques énergétiques très dégradées. Les locataires pourraient être associés à cette démarche. Ces dispositifs privilégieront les financements qui tirent parti des gains réalisés par les économies d'énergie. L'étude analysera également les possibilités de mettre en œuvre à terme des obligations de travaux de rénovation. **(amendements n°s 66, 67 et 68)**
	L'État encouragera la constitution d'un groupement de l'ensemble des acteurs du plan de rénovation des bâtiments pour suivre et adapter les chantiers de rénovation en matière d'économie d'énergie dans les secteurs résidentiel et tertiaire.	Alinéa sans modification
	Article 6	Article 6
	Un programme de formation professionnelle~~, de recrutement et~~ de qualification des professionnels du bâtiment ~~sera engagé~~, dans le but notamment d'encourager l'activité de rénovation du bâtiment, dans ses dimensions ~~thermiques,~~ acoustique~~s~~ et de qualité de l'air intérieur.	L'État incitera les acteurs de la formation professionnelle initiale et continue à engager un programme pluriannuel de qualification et de formation des professionnels du bâtiment et de l'efficacité énergétique dans le but d'encourager l'activité de rénovation du bâtiment, dans ses dimensions de performance énergétique, acoustique et de qualité de l'air intérieur. **(amendement n° 69)**
	Les programmes publics de recherche dans le domaine du bâtiment seront orientés vers les nouvelles générations de bâtiments faiblement consommateurs d'énergie et les techniques de rénovation performantes en matière d'économie d'énergie.	Alinéa sans modification
	CHAPITRE II **Urbanisme**	CHAPITRE II **Urbanisme**
	Section 1 ***Dispositions relatives aux objectifs***	*Section 1* ***Dispositions relatives aux objectifs***

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	Article 7	Article 7
	I. – Le rôle des collectivités publiques dans la conception et la mise en œuvre de programmes d'aménagement durable doit être renforcé. À cet effet, l'État incitera les régions, les départements ~~et~~ les communes de plus de 50 000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme, des « plans climat-énergie territoriaux » avant 2012.	I. – Le rôle des collectivités publiques dans la conception et la mise en œuvre de programmes d'aménagement durable doit être renforcé. À cet effet, l'État incitera les régions, les départements, les communes et les groupements de communes de plus de 50 000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme, des « plans climat-énergie territoriaux » avant 2012. **(amendement n° 70)**
	II. – Le droit de l'urbanisme devra prendre en compte les objectifs suivants :	II. - Alinéa sans modification
	a) Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, les collectivités territoriales fixant des objectifs chiffrés en la matière après que des indicateurs de consommation d'espace auront été définis ;	*a)* Sans modification
	b) Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, les collectivités territoriales disposant d'outils leur permettant en particulier de prescrire, dans certaines zones, des seuils minimaux de densité ou des performances énergétiques supérieures à la réglementation ;	*b)* Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie ainsi que permettre la revitalisation des centres-villes, les collectivités territoriales disposant d'outils leur permettant en particulier de prescrire, dans certaines zones, des seuils minimaux de densité ou des performances énergétiques supérieures à la réglementation ; **(amendement n° 71)**
	c) Concevoir l'urbanisme de façon globale en harmonisant les documents d'orientation et les documents de planification établis à l'échelle de l'agglomération ;	*c)* Sans modification
	d) Préserver la biodiversité à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques ;	*d)* Sans modification
	e) Assurer une gestion économe des ressources et de l'espace et réexaminer dans cette perspective les dispositifs fiscaux et les incitations financières relatives au logement et à l'urbanisme.	*e)* Sans modification
		f) Permettre la mise en œuvre des travaux d'amélioration de la performance énergétique des bâtiments, notamment l'isolation extérieure, en

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
		assouplissant les règles relatives à la protection du domaine public. **(amendement n° 72)**
	III. – L'État encouragera la réalisation, par les collectivités territoriales, d'opérations exemplaires d'aménagement durable des territoires.	III. - Alinéa sans modification
	Il mettra en œuvre un plan d'action pour inciter les collectivités territoriales, notamment celles qui disposent d'un programme significatif de développement de l'habitat, à réaliser des éco-quartiers, en fournissant à ces collectivités des référentiels et une assistance technique pour la conception et la réalisation des projets.	Il mettra en œuvre un plan d'action pour inciter les collectivités territoriales, notamment celles qui disposent d'un programme significatif de développement de l'habitat, à réaliser des éco-quartiers avant 2012 , en fournissant à ces collectivités des référentiels et une assistance technique pour la conception et la réalisation des projets. **(amendement n° 73)**
	Il encouragera la réalisation, par des agglomérations volontaires, de programmes globaux d'innovation énergétique, architecturale et sociale, en continuité avec le bâti existant, qui intégreront dans leurs objectifs la rénovation du patrimoine existant, le développement des transports en commun et des modes de déplacement économes en énergie, la prise en compte des enjeux économiques et sociaux, la réduction de la consommation d'espace et la réalisation de plusieurs éco-quartiers.	Il encouragera la réalisation, par des agglomérations volontaires, de programmes globaux d'innovation énergétique, architecturale, paysagère et sociale, en continuité avec le bâti existant, qui intégreront dans leurs objectifs la rénovation du patrimoine existant, le développement des transports en commun et des modes de déplacement économes en énergie, la prise en compte des enjeux économiques et sociaux, la réduction de la consommation d'espace et la réalisation de plusieurs éco-quartiers. **(amendement n° 74)**
	Un plan pour restaurer la nature en ville sera préparé pour l'année 2009	Alinéa sans modification
Code de l'urbanisme	*Section 2* ***Dispositions modifiant le code de l'urbanisme***	*Section 2* ***Dispositions modifiant le code de l'urbanisme***
Livre I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme Titre I : Règles générales d'utilisation du sol.	Article 8	Article 8
Art. L. 110. - Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la	L'article L. 110 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :	Alinéa sans modification
	1° Après les mots : « gérer le sol de façon économe », sont insérés les	1° Après les mots : « gérer le sol de façon économe », sont insérés les

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publiques et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et rurales et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace.	mots : « de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de ~~maîtriser la demande~~ d'énergie et d'économiser les ressources fossiles » ;	mots : « de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie et d'économiser les ressources fossiles » et après les mots : « des paysages », sont insérés les mots : « la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques. » **(amendement n° 75)**
	2° Il est complété par les dispositions suivantes : « Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement. »	2° Sans modification
Code du patrimoine Partie législative Livre VI : monuments historiques, sites et espaces protégés Titre IV : espaces protégés Chapitre 2 : Zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.		
Art. L 642-3. - Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation et de modification de l'aspect des immeubles compris dans le périmètre de la zone de protection instituée en vertu de l'article L. 642-2 sont soumis à autorisation spéciale, accordée par l'autorité administrative compétente en matière de permis de construire après avis conforme de l'architecte des Bâtiments de France. Le permis de construire et les autres autorisations d'utilisation du sol prévues par le code de l'urbanisme en tiennent lieu sous réserve de cet avis conforme, s'ils sont revêtus du visa de l'architecte des Bâtiments de France.		II.- A la première et à la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 642-3 du code du patrimoine, le mot : « conforme » est supprimé. **(amendement n° 76)**
.....		
Livre I : Règles générales d'aménagement et d'urbanisme Titre II : Prévisions et règles d'urbanisme Chapitre VIII : Dispositions favorisant la performance énergétique et les énergies renouvelables dans l'habitat		Après l'article L. 128-2 du code de l'urbanisme, il est inséré un article L. 128-3 ainsi rédigé : « *Art L. 128-3* - Toute action ou opération d'aménagement telle que définie à l'article L. 300-1 doit faire l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
		sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. Un décret détermine le contenu et les modalités de réalisation de cette étude. » **(amendement n° 77)**
		Article additionnel La participation pour voirie et réseau pourra être étendue au financement du transport collectif. **(amendement n° 78)**
	CHAPITRE III **Transports**	CHAPITRE III **Transports**
	Section 1 ***Dispositions relatives aux objectifs***	*Section 1* ***Dispositions relatives aux objectifs***
	Article 9	Article 9
	I. – La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de ~~dioxyde de carbone~~ de 20 % d'ici 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.	I. – La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. **(amendements n°s 79 et 80)**
	L'État veillera à réduire les nuisances des différents modes de transports. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transports.	L'État veillera à réduire les pollutions et les nuisances des différents modes de transports. A cet effet, il sera établi avant la fin de l'année 2009 une cartographie des points de congestion actuels et prévisibles à l'horizon 2020 dans le domaine ferroviaire. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transports et les projets innovants de transports favorisant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
		(amendements n°s 81, 82 et 83)
	La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.	La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'une évaluation et d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.
		(amendement n° 84)
	Dans une logique de développement des transports ~~favorisant une approche~~ multimodale, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local.	Dans une logique de développement multimodale et intégrée des transports, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local dans le respect de l'environnement des riverains.
		(amendements n°s 85 et 86)
		II. Pour la mise en œuvre des objectifs visés au I, l'État étudie les projets d'infrastructures à réaliser dans le cadre du schéma national des infrastructures de transport visé à l'article 15, au regard, par priorité :
		- du rapport entre le coût et l'efficacité des projets d'infrastructures rapporté aux tonnes de gaz à effet de serre dont l'émission a été induite ou évitée. Dans cette perspective, la rénovation des infrastructures existantes peut être privilégiée par rapport à la construction d'infrastructures nouvelles ;
		- de l'avancement actuel de projets et de la possibilité d'exploiter le réseau eu égard à la saturation prévisible de sections déjà chargées ;
		- de critères définis par le Parlement en conformité avec les choix collectifs ; ces critères contribuent aux objectifs de développement durable, notamment l'impact du changement climatique, l'objectif du facteur 4, le report modal en faveur des modes peu polluants, l'accessibilité multimodale des territoires ; ils incluent les choix environnementaux tels que la réduction du bruit, l'effet de coupure et la qualité du paysage, la préservation de la biodiversité ;
		- de l'amélioration de la desserte des zones rurales et du maillage du territoire dans une perspective d'aménagement du territoire ;
		- de la réalisation des objectifs d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
		nationale. Pour faciliter la mise en œuvre de ces objectifs, il pourra en outre être fait appel à la procédure de la collectivité chef de file prévue par l'article 72 alinéa 5 de la Constitution. **(amendement n° 87)**
		III. L'État met à l'étude la possibilité de créer un fonds de capitalisation, regroupant des actifs et des participations de l'État dans le capital des sociétés dont il est actionnaire, qui pourrait, le cas échéant, être géré dans le cadre des missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le capital de ce fonds serait ouvert à des investisseurs institutionnels et à des collectivités territoriales. Ce fonds de participation aurait notamment pour objet de financer la réalisation des objectifs visés au I. Le gouvernement présentera au Parlement les conclusions de cette étude au plus tard trois mois après la promulgation de la présente loi. **(amendement n° 88)**
		Article additionnel L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France apporte les financements de l'État pour le développement durable des transports favorisant une approche multimodale. Un contrat de projet pluriannuel est signé en 2009 entre l'État et l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France qui définira jusqu'en 2013 l'origine et le montant des recettes de l'Agence. Ce contrat prévoira une clé de répartition équilibrée des ressources entre les différents enjeux. Il précisera les missions de l'agence. Outre sa mission de financement, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France sera chargée d'établir l'évaluation *ex ante* et *ex post* des grands projets d'infrastructures relevant de son champ d'intervention. Elle réalisera des études de programmation financière pluriannuelle des projets d'infrastructures que l'État prévoit de financer et proposera des modèles de financement innovant des projets,

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
		notamment par des partenariats public-privé. Le conseil d'administration de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France assurera en trois collèges paritaires la représentation de l'État, du Parlement et des collectivités territoriales, ainsi que des acteurs professionnels, des usagers et des personnalités qualifiées dans le secteur de la mobilité. Il examinera, modifiera éventuellement, puis transmettra au Gouvernement et au Parlement les évaluations, études et modèles visés à l'alinéa précédent. **(amendement n° 89)**
	Article 10	Article 10
	I. – Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime~~,~~ et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. À cet effet, l'État accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire, du transport combiné, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.	I. – Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. À cet effet, l'État accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire et fluvial, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer. **(amendements n°s 90 et 91)**
	~~Le réseau ferroviaire national comportera une partie principalement consacrée au fret, sur laquelle seront concentrés les investissements de l'État en matière de fret, notamment pour permettre la circulation de trains longs. Le fret y bénéficiera de sillons de qualité.~~	**Alinéa supprimé.** **(amendement n° 92)**
	~~L'objectif est d'augmenter~~ de 25 % d'ici 2012 la part de marché du fret non routier.	Les moyens dévolus à la politique des transports des marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part de marché du non routier de 14 à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part de marché du fret non routier d'ici 2012.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
		(amendement n° 93)
		II. – La politique durable des transports donne la priorité en matière ferroviaire au réseau existant. Cette priorité s'appuie sur l'amélioration et la modernisation de la qualité de l'infrastructure ferroviaire existante, qui fait l'objet d'investissements particuliers pour les cinq années à venir.
		(amendement n° 94)
	II. – ~~En complément de l'~~effort ~~des~~ régions pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire, les moyens dévolus par l'État et ses établissements publics à la régénération ~~de ce~~ réseau seront accrus régulièrement pour atteindre en 2015 un niveau de 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport à l'actuel « plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010 », soit un montant deux fois et demi plus élevé que celui constaté en 2004. L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse et la création de lignes nouvelles mixtes libérera de la capacité pour le fret ferroviaire. Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins mille mètres.	II. – Les moyens dévolus par l'État et ses établissements publics à la régénération du réseau ferroviaire seront accrus régulièrement pour atteindre en 2015 un niveau de 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport à l'actuel « plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010 », soit un montant deux fois et demi plus élevé que celui constaté en 2004. Les régions pourront contribuer à cet effort pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire. L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse et la création de lignes nouvelles mixtes libérera de la capacité pour le fret ferroviaire. Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins mille mètres.
		(amendements n^os^ 95 et 96)
		Le réseau ferroviaire national sera modernisé pour permettre un système de transport de fret de qualité répondant à la demande, en termes de fiabilité, de rapidité, de régularité et de souplesse. Dans cette perspective, les investissements de l'État seront concentrés sur certains axes prioritaires de circulation importante, où le fret doit bénéficier de sillons de qualité, en prenant notamment en compte les intérêts des chargeurs.
		(amendement n° 97)
	Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence ~~sera~~ développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et	Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence et de transport combiné seront développés pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France. L'adaptation des infrastructures fera l'objet d'un financement public complémentaire de 50 millions d'euros et la création des plates-formes de fret fera l'objet d'un financement de 50 millions d'euros.	Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France. L'adaptation des infrastructures fera l'objet d'un financement public complémentaire de 50 millions d'euros et la création des plates-formes multimodales de fret fera l'objet d'un financement de 50 millions d'euros. Pour réussir au mieux ce réseau, un audit indépendant étudiera au préalable le fonctionnement et les résultats des autoroutes ferroviaires existantes et fera des propositions en termes d'organisation et de dispositifs incitatifs. **(amendements n^{os} 98, 99 et 100)**
	La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. Des dotations du budget de l'État encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'État et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation. La faculté de réserver des sillons sera donnée aux opérateurs de transport combiné. Enfin, les projets innovants, comme les projets de fret à grande vitesse, seront encouragés par des dispositifs spécifiques.	Alinéa sans modification
	Une instance de régulation des activités ferroviaires favorisera la croissance globale des trafics transportés tout en veillant au développement sans discrimination de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire de fret.	Une instance de régulation des activités ferroviaires favorisera la croissance globale des trafics transportés tout en veillant au développement sans discrimination de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire de fret classique et à grande vitesse. **(amendement n° 101)**
		Le recours à une traction non électrique sur une ligne électrifiée donnera lieu au versement par l'opérateur d'un supplément de péage. **(amendement n° 102)**
	III. – L'amélioration de la compétitivité des ports français dans la concurrence internationale permettra l'accroissement du transport de fret et des activités de logistique créateurs d'emplois et respectueux de l'environnement. L'objectif est de	III. – L'amélioration de la compétitivité des ports maritimes français dans la concurrence internationale et de leur desserte multimodale permettra l'accroissement du transport de fret et des activités de logistique créateurs d'emplois et

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports.	respectueux de l'environnement. L'objectif est de doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports. **(amendements n^{os} 103 et 105)**
	À cette fin, l'État accompagnera le développement des capacités portuaires et créera les conditions d'une desserte terrestre efficace des grands ports français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial.	À cette fin, l'État accompagnera le développement des capacités portuaires et créera les conditions d'une desserte terrestre efficace des grands ports <u>maritimes</u> français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial. **(amendement n° 104)**
	IV. – L'État soutiendra avec les différentes parties intéressées le développement de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique entre la France, l'Espagne et le Portugal et sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, afin d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéens et alpins. Elles auront pour objectif de permettre un report modal de 5 à 10 % des trafics concernés. L'État pourra soutenir ces projets notamment au travers d'obligations de services publics et, si nécessaire, par des financements pour un montant maximal de 80 millions d'euros.	IV. - Alinéa sans modification
	V. – Le réseau fluvial composé des canaux à grand gabarit et des liaisons entre bassins sera modernisé et développé. Le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an, sera réalisé. Ce programme, présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par la Communauté européenne, les collectivités territoriales et l'État, sur la période 2009-2020.	V. – Le réseau fluvial composé des canaux à grand gabarit et des liaisons entre bassins sera modernisé et développé. Le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an, sera réalisé. Ce programme, présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par la Communauté européenne, les collectivités territoriales et l'État, sur la période 2009-2020. <u>Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhône et de la Moselle seront poursuivies, et un débat public sera organisé d'ici à 2012.</u> **(amendement n° 106)**
	Dans ce cadre, le soutien de l'État à la batellerie sera maintenu.	Dans ce cadre, le soutien de l'État à la batellerie sera maintenu. <u>En</u>

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
		outre, l'établissement public Voies Navigables de France reçoit la pleine propriété du domaine public fluvial attaché au réseau magistral, qu'il devra valoriser, afin d'assurer la totalité de l'entretien de ce réseau à partir de 2014. **(amendement n° 107)**
	VI. – Les performances environnementales du fret routier seront améliorées notamment grâce à la mise en place de péages sans arrêt et par le recours accru à « l'éco-conduite ».	VI. - Alinéa sans modification
	Une taxe kilométrique sur les poids lourds visant à réduire les impacts environnementaux du transport de marchandises et à financer les nouvelles infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable de transport définie au présent chapitre pourra à compter de 2011, après expérimentation, être perçue à raison du coût du réseau routier national non concédé et des routes départementales et communales susceptibles de subir un report de trafic.	Une taxe kilométrique sur les poids lourds visant à réduire les impacts environnementaux du transport de marchandises et à financer les nouvelles infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable de transport définie au présent chapitre pourra à compter de 2011, après expérimentation, être perçue à raison du coût du réseau routier national non concédé et des routes départementales et communales susceptibles de subir un report de trafic. Des mesures seront mises en œuvre pour compenser directement ou indirectement cette taxe et la répercuter sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Le produit de la taxe résultant de la mise en œuvre de celle-ci sur le réseau routier national non concédé sera affecté, chaque année, à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. **(amendements n^{os} 108 et 109)**
		Article additionnel Le transport par câble est un transport vertueux. **(amendement n° 110)**
	Article 11	Article 11
	I. – L'objectif pour les transports de voyageurs est de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires dans leur domaine de	I. - Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	pertinence.	
	Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. À cet effet, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.	Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. À cet effet, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et périurbaines et aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires. **(amendement n° 111)**
	II. – L'État veillera à ce que les voyageurs disposent pour leurs déplacements en France et en Europe et pour la desserte des plates-formes de correspondances aériennes d'offres ferroviaires plus performantes constituant des alternatives au transport aérien. À cette fin, la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée.	II. - Alinéa sans modification
	La création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales. La desserte des aéroports par les transports collectifs sera encouragée.	Alinéa sans modification
	Afin de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports, l'État continuera à soutenir la maîtrise de l'urbanisation aux abords de ces équipements, ~~à financer~~ l'aide à l'insonorisation des constructions des riverains. Il assurera la transparence de l'information relative aux nuisances engendrées par le transport aérien. Des dispositifs de sanction renforcés seront institués afin de faire respecter la réglementation environnementale par les compagnies aériennes.	Afin de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports, l'État continuera à soutenir la maîtrise de l'urbanisation aux abords de ces équipements et veillera au financement nécessaire de l'aide à l'insonorisation des constructions des riverains qui repose sur le principe du pollueur-payeur. Il assurera la transparence de l'information relative aux nuisances engendrées par le transport aérien. Des dispositifs de sanction renforcés seront institués afin de faire respecter la réglementation environnementale par les compagnies aériennes. **(amendement n° 112)**
	En matière de navigation aérienne, l'objectif est, d'une part, de ~~limiter~~ le bruit au voisinage des aéroports par optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions et, d'autre part, d'abaisser la consommation de carburant et de dioxyde de carbone en réduisant les distances parcourues par les avions. À	En matière de navigation aérienne, l'objectif est, d'une part, de baisser le bruit au voisinage des aéroports par optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions et, d'autre part, d'abaisser la consommation de carburant et de dioxyde de carbone dans un objectif de moindre impact environnemental en

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	cet effet, la France contribuera à la mise en place du ciel unique européen en soutenant à la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel commun avec les Etats voisins de la Communauté européenne et en participant, pour un montant pouvant s'élever à 200 millions d'euros sur sept ans, au développement du futur système européen de navigation aérienne, notamment au programme de recherche dénommé SESAR.	réduisant les distances parcourues par les avions et en réduisant les temps d'attente et de roulage. À cet effet, la France contribuera à la mise en place du ciel unique européen en soutenant à la création d'un bloc d'espace aérien fonctionnel commun avec les Etats voisins de la Communauté européenne et en participant, pour un montant pouvant s'élever à 200 millions d'euros sur sept ans, au développement du futur système européen de navigation aérienne, notamment au programme de recherche dénommé SESAR. **(amendements n^{os} 113, 114 et 115)**
	En coordination avec les entreprises du secteur aérien, l'État intensifiera l'effort de recherche dans le domaine de l'aéronautique civile. À l'horizon 2020, les objectifs retenus sont une réduction par passager-kilomètre de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des avions, une réduction de 80 % des émissions d'oxydes d'azote et une réduction de 50 % du bruit perçu.	Alinéa sans modification
	La France soutiendra l'objectif d'inclusion des émissions du transport aérien dans le système de marchés de quotas d'émissions, dans le respect des réglementations et conventions internationales.	Alinéa sans modification
	III. – Le maillage du territoire par des lignes ferrées à grande vitesse sera poursuivi, non seulement pour relier les capitales régionales à Paris mais aussi pour les relier entre elles et assurer la connexion du réseau français au réseau européen.	III. - Alinéa sans modification
	À cet effet, outre la ligne Perpignan-Figueras et la première phase de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône actuellement en travaux, la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse sera lancée d'ici 2020 après une concertation à engager au plus tard en 2009 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, portant sur les priorités, les tracés, les alternatives à la grande vitesse, les clefs de financement et prenant en compte l'impact sur la biodiversité. Le programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur la ligne Tours-Bordeaux, le contournement de	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier-Perpignan, la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire, les deuxièmes phases de la ligne Est et de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône, l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France, la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur, la ligne Bordeaux-Toulouse, la ligne Bordeaux-Hendaye, les branches Sud et Ouest de la ligne Rhin-Rhône. L'État contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement de ce programme d'investissements.	
	Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera défini dans une perspective de long terme incluant notamment la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest et des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges.	Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera défini dans une perspective de long terme incluant notamment la mise à l'étude de la ligne Paris-Amiens-Londres, via la Côte picarde et la côte d'Opale, d'un barreau Est-Ouest et des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges. **(amendement n° 116)**
	Les grandes villes qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse verront la qualité de leur desserte améliorée en termes de vitesse et de confort, notamment par l'aménagement des infrastructures existantes. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péréquation.	Alinéa sans modification
		Le transport ferroviaire régional constitue un élément structurant pour les déplacements d'échelle inter-régionale, inter-urbaine ou péri-urbaine. Il contribue notamment à diffuser l'effet de la grande vitesse au profit de l'ensemble du territoire. **(amendement n° 117)**
	Article 12	Article 12
	I. – Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances. À cet effet, l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, du service de mise à disposition de véhicules pour un usage temporaire (« auto-partage »), de la	I. – Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances. À cet effet, l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, du service de mise à disposition de véhicules pour un usage temporaire (« auto-partage »), de la

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue. Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains.	marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue. Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains en concertation avec les collectivités locales concernées. **(amendement n° 118)**
	L'État se fixe comme objectif de ramener les émissions moyennes de dioxyde de carbone de l'ensemble du parc des véhicules particuliers en circulation de 176 g CO_2/km à 130 g CO_2/km en 2020 avec notamment la mise en place d'éco-pastilles. Des objectifs similaires en proportion devront être atteints pour les véhicules utilitaires et les cyclomoteurs.	Alinéa sans modification
		La France s'engage à défendre l'objectif communautaire de 120 g de CO2 / Km d'ici 2012 pour les véhicules particuliers neufs. **(amendement n° 119)**
		Les véhicules de collection et/ou de compétition dans le cadre d'une compétition ne sont pas concernés par cette obligation de respect d'un seuil d'émission de dioxyde de carbone, ni par l'éco-pastille. **(amendement n° 120)**
	L'État soutient et promeut les innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules, en veillant à ce que ces innovations concourent également à la réduction des polluants locaux, comme les particules ou les oxydes d'azote. Il mettra en œuvre un programme de recherche en faveur du développement industriel des véhicules propres et économes. Il incitera les collectivités territoriales, les établissements publics et les entreprises disposant d'un parc automobile à usage professionnel important à procéder à des achats groupés de tels véhicules.	Alinéa sans modification
	En lien avec les professionnels de l'automobile et les associations d'usagers de la route, l'État mettra en place un programme national d'incitation à la conduite respectueuse de l'environnement.	Alinéa sans modification
	II. – Les collectivités territoriales	II. - Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	ont souhaité développer les transports collectifs en site propre afin de les porter en quinze ans de 329 à 1 800 kilomètres et contribuer, avec l'État, au désenclavement des quartiers sensibles. Le coût de l'accélération de ce programme est estimé par les collectivités concernées à 18 milliards d'euros d'investissements hors Ile-de-France.	
	L'État apportera, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets obéissant à des critères de qualité au regard des objectifs de la présente loi, pour des investissements destinés en priorité au désenclavement des quartiers sensibles et à l'extension des réseaux existants. Il pourra aussi apporter une aide sous forme de prêts bonifiés.	L'État apportera, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets obéissant à des critères de qualité au regard des objectifs de la présente loi, pour des investissements destinés en priorité au désenclavement des quartiers sensibles auquel l'État apportera une aide de 500 millions d'euros et à l'extension des réseaux existants. Il pourra aussi apporter une aide sous forme de prêts bonifiés. **(amendement n° 121)**
	Les projets portés par les autorités organisatrices des transports devront également s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer les enjeux environnementaux tant globaux que locaux touchant à l'air, la biodiversité, le cadre de vie et le paysage, la limitation de l'étalement urbain. Ils comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique.	Alinéa sans modification
	Article 13	Article 13
	En Ile-de-France, un programme renforcé de transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. À cet effet, un projet de rocade structurante par métro automatique sera lancé après concertation avec l'autorité organisatrice.	En Ile-de-France, un programme renforcé de transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. À cet effet, un projet de rocade structurante par métro automatique sera lancé après concertation avec l'autorité organisatrice. En outre, il conviendra de supprimer l'interdiction de trafic local en particulier sur le territoire du pôle de Roissy-Charles de Gaulle. **(amendement n° 122)**
	Au nombre des actions prioritaires définies dans le cadre de concertations périodiques entre l'État, la collectivité régionale et les établissements publics compétents	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	pourront figurer le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes pour assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie et des solutions à l'engorgement de la ligne 13 du métro parisien.	
Code du patrimoine Livre VI : monuments historiques, sites et espaces protégés Titre IV : espaces protégés Chapitre 2 : Zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager		Article additionnel
Article L 642-3. - ……..…….. En cas de désaccord soit du maire ou de l'autorité administrative compétente pour délivrer le permis de construire, soit du pétitionnaire, avec l'avis émis par l'architecte des Bâtiments de France, le représentant de l'Etat dans la région émet, après avis de la section de la commission régionale du patrimoine et des sites, un avis qui se substitue à celui de l'architecte des Bâtiments de France. Le recours du pétitionnaire s'exerce à l'occasion du refus d'autorisation de travaux. Les délais de saisine du préfet de région et ceux impartis à la section de la commission régionale du patrimoine et des sites et au préfet de région pour statuer sont fixés par décret en Conseil d'Etat. »		L'article L. 642-3. du code du patrimoine est ainsi modifié : 1° - A la première phrase du deuxième alinéa les mots : « représentant de l'État dans la région » sont remplacés par les mots : « représentant de l'État dans le département » et les mots : « après avis de la section de la commission régionale du patrimoine et des sites » sont supprimés. 2° - La dernière phrase du deuxième alinéa est ainsi rédigée : « Un décret en Conseil d'État détermine le délai de saisine du représentant de l'État dans le département ainsi que le délai dont il dispose pour émettre son avis. »
…… Le ministre compétent peut évoquer tout dossier dont l'architecte des Bâtiments de France ou le représentant de l'Etat dans la région est saisi en application du présent article.		3° - L'avant-dernier alinéa est supprimé.
Dans la collectivité territoriale de Corse, les compétences dévolues au préfet de région par le présent article sont exercées par le préfet de Corse.		4° - Au dernier, les mots : « préfet de région » sont remplacés par les mots : « représentant de l'État dans le département ». **(amendement n° 123)**
	Section 2 ***Dispositions modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs***	*Section 2* ***Dispositions modifiant la loi d'orientation des transports intérieurs***
	Article 14	Article 14
Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports	L'article 3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
intérieurs	transports intérieurs est ainsi modifié :	
	1° Le premier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :	1° Alinéa sans modification
Art. 3 - La politique globale des transports de personnes et de marchandises assure le développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, de défense, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de leur spécificité. Elle tient compte des coûts économiques réels à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.	« La politique des transports de personnes et de marchandises assure le développement des modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. Elle tient compte non seulement des coûts économiques mais aussi des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers, qui s'attachent à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport. » ;	« La politique des transports de personnes et de marchandises assure le développement des modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière de développement régional, d'aménagement urbain, de protection de l'environnement, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de sécurité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. Elle tient compte non seulement des coûts économiques mais aussi des coûts sociaux et environnementaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers, qui s'attachent à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport. Elle prend une forme multimodale intégrée. » ; **(amendement n° 124)**
Elle établit les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises, notamment en harmonisant leurs conditions d'exploitation et d'utilisation.	2° Le deuxième alinéa est complété par les dispositions suivantes :	2° Sans modification
	« Elle veille à ce que le développement de la concurrence dans chacun des modes de transport se fasse sans discrimination, en mettant en place les outils de régulation nécessaires et en garantissant leur bon fonctionnement. » ;	
Elle favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment dans les choix d'infrastructures, l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances et par le développement rationnel des transports combinés. Elle encourage, par la coordination de l'exploitation des réseaux, la coopération entre les opérateurs, une tarification combinée et une information multimodale des usagers. Elle optimise en priorité l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées.		
	3° Avant l'avant-dernier alinéa, sont insérées les dispositions suivantes :	3° Sans modification

Texte en vigueur ___	Texte du projet de loi ___	Propositions de la Commission ___
	« Elle donne la priorité, pour le transport des voyageurs, au développement de l'usage des transports collectifs et, pour le transport des marchandises, au développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, maritime et plus particulièrement du cabotage. » ;	
Elle permet la desserte, par au moins un service de transport remplissant une mission de service public, des territoires de faible densité démographique, à partir des grands réseaux de transport. Elle contribue au développement et à l'amélioration de la politique européenne des transports.	4° Au début de l'avant-dernier alinéa, sont insérées les dispositions suivantes : « Elle prend en compte, dans la programmation des infrastructures, les enjeux de l'aménagement et de la compétitivité des territoires. »	4° Sans modification
	Article 15	Article 15
	L'article 4 de la loi du 30 décembre 1982 ~~précitée est~~ remplacé par ~~les dispositions~~ suivante~~s~~ :	Les deuxième et troisième alinéas de l'article 4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs sont remplacés par douze alinéas suivants : **(amendement n° 125)**
Art. 4. - L'élaboration et la mise en oeuvre de la politique globale des transports sont assurées conjointement par l'Etat et les collectivités territoriales concernées dans le cadre d'une planification décentralisée, contractuelle et démocratique, avec la participation des représentants de tous les intéressés. En tenant compte des orientations nationales et locales d'aménagement, les autorités compétentes pour l'organisation des transports et la gestion des infrastructures coordonnent leurs actions à partir d'une analyse globale et prospective des besoins de déplacements et harmonisent leur politique dans les aires urbaines et au niveau régional.	~~« *Art. 4.* — I.~~ – Un schéma national des infrastructures de transport fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de réduction des impacts environnementaux, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.	Un schéma national des infrastructures de transport fixe les orientations de l'État en matière d'entretien, de réduction des impacts environnementaux, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux. **(amendement n° 125)**
Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. Pour les marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire ; à cet effet, des dotations du budget de l'Etat encouragent le recours au transport combiné par des compensations	« Il vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
tarifaires aux opérateurs, aux termes de conventions passées entre l'Etat et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation. Un bilan annuel est présenté au Parlement par le ministre chargé des transports. Pour la réalisation de ces objectifs, des contrats peuvent être passés entre l'Etat et les collectivités territoriales.	« *a)* À l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret ;	« *a)* À l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire et d'un réseau fluvial à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret ; **(amendement n° 126)**
	« *b)* Au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;	« *b)* Sans modification
	« *c)* Au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines.	« *c)* Sans modification
	« Il veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.	Alinéa sans modification
	« Il sert de référence à l'État et aux collectivités territoriales pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en infrastructures de transport.	Alinéa sans modification
	« Il est ~~révisé périodiquement~~.	Il est actualisé et présenté au Parlement au moins une fois par législature. **(amendement n° 127)**
	« Pour la réalisation de ces objectifs, l'État et les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales pourront passer des contrats pluriannuels définissant des priorités et prévoyant les moyens nécessaires à leurs actions.	Alinéa sans modification
	« ~~II.~~ – À titre expérimental, un groupe de suivi des projets d'infrastructures majeurs est mis en place jusqu'en 2013. Il est composé des représentants de l'État, des collectivités territoriales, des organisations syndicales, des organisations ~~patronales~~ et des représentants de la société civile.	« À titre expérimental, un groupe de suivi des projets d'infrastructures majeurs est mis en place jusqu'en 2013. Il est composé des représentants de l'État, des collectivités territoriales, des chambres consulaires, des organisations syndicales, des organisations professionnelles concernées et des représentants de la société civile. **(amendements n^{os} 125, 128 et 129)**
	« Un arrêté du ministre chargé des transports détermine les projets d'infrastructures qui feront l'objet d'un tel suivi et précise les modalités de ce suivi.	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	« Les modalités d'application du présent article sont fixées par un décret en Conseil d'État qui détermine notamment les modalités de l'évaluation de cette expérimentation. »	Alinéa sans modification
	CHAPITRE IV **Énergie**	CHAPITRE IV **Énergie**
	Article 16	Article 16
	Pour atteindre l'objectif de réduction des consommations énergétiques, l'État mettra en œuvre divers instruments comprenant notamment l'adaptation des normes de consommation, la mise en œuvre de mécanismes d'incitation, y compris de nature fiscale, en faveur des produits les plus économes en énergie, l'extension de l'étiquetage, le renforcement du dispositif de certificats d'énergie et le retrait des produits, procédés, appareils et véhicules les plus consommateurs.	Pour atteindre l'objectif de réduction des consommations énergétiques, l'État mettra en œuvre divers instruments comprenant notamment l'adaptation des normes de consommation, la mise en œuvre de mécanismes d'incitation, y compris de nature fiscale, en faveur des produits les plus économes en énergie, l'extension de l'étiquetage, le renforcement, après évaluation, du dispositif de certificats d'énergie et le retrait des produits, procédés, appareils et véhicules les plus consommateurs. **(amendement n° 130)**
	Il mettra en place des mécanismes incitatifs pour favoriser la conception et la fabrication de produits et de procédés permettant de réduire les consommations d'énergie, notamment par les petites et moyennes entreprises. Une partie des sommes collectées au moyen du livret de développement durable pourra être affectée au financement des projets des petites et moyennes entreprises dans le domaine du développement durable. Des mécanismes de garantie de prêts seront mis en place pour soutenir les projets des petites et moyennes entreprises en faveur du développement durable.	Alinéa sans modification
	~~La France soutiendra les projets d'interdiction des ampoules à forte consommation d'énergie dans le cadre communautaire.~~	La vente des lampes à incandescence sera interdite fin 2010. **(amendement n° 131)**
	L'État étudiera la possibilité d'imposer aux personnes morales employant plus de 250 salariés ou agents l'obligation d'établir un bilan de leurs consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre d'ici la fin 2013, cette échéance étant ramenée à la fin 2010 pour les personnes relevant de l'article L. 225-102-1 du code de commerce. Des campagnes	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	d'information et des mesures d'incitation seront mises en place à destination des petites et moyennes entreprises et autres personnes morales employant entre 50 et 250 salariés ou agents pour qu'elles établissent ces mêmes bilans.	
		Afin de tenir compte des réalités physiques, du climat et du mode d'habitat, l'Etat établira une réglementation thermique spécifique aux départements d'outre-mer. Cette réglementation distinguera les normes s'appliquant aux départements à risques sismiques. **(amendement n° 132)**
	Article 17	Article 17
		Les sources d'énergie renouvelables sont les énergies éolienne, solaire, géothermique, houlomotrice, marémotrice et hydraulique ainsi que l'énergie issue de la biomasse, du gaz de décharge, du gaz de stations d'épuration d'eaux usées et du biogaz. La biomasse est la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture, y compris les substances végétales et animales issues de la terre et de la mer, de la sylviculture et des industries connexes ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et ménagers. **(amendement n° 133)**
	I. – Afin de diversifier les sources d'énergie et de porter à au moins ~~20~~ % en 2020 la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale, soit un doublement par rapport à 2005, l'État favorisera le développement de l'ensemble des filières d'énergies renouvelables dans des conditions économiquement et écologiquement soutenables. Atteindre cet objectif suppose d'augmenter de 20 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep) la production annuelle d'énergie renouvelable d'ici 2020, en portant celle-ci à 37 Mtep.	I. – Afin de diversifier les sources d'énergie, de réduire le recours aux énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre et de porter à au moins 23 % en 2020 la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale, soit un doublement par rapport à 2005, l'État favorisera le développement de l'ensemble des filières d'énergies renouvelables dans des conditions économiquement et écologiquement soutenables. Atteindre cet objectif suppose d'augmenter de 20 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep) la production annuelle d'énergie renouvelable d'ici 2020, en portant celle-ci à 37 Mtep. **(amendements n^{os} 134 et 135)**
	Des objectifs intermédiaires pour chacune de ces filières seront fixés en 2009 et un bilan sera réalisé sur cette	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	base en 2012.	
	II. – Afin d'atteindre cet objectif, une accélération de l'effort de recherche pour permettre les ruptures technologiques est nécessaire. Le développement des énergies renouvelables ne peut se faire au détriment des autres objectifs du développement durable~~, et en particulier des autres objectifs environnementaux~~.	II. – Afin d'atteindre cet objectif, une accélération de l'effort de recherche pour permettre les ruptures technologiques est nécessaire. Le développement des énergies renouvelables ne peut se faire au détriment des autres objectifs du développement durable. **(amendement n° 136)**
	Le développement des énergies renouvelables sera facilité par le recours, aux différents échelons territoriaux, à la planification, à l'incitation et à la diffusion des innovations.	Alinéa sans modification
		L'adaptation des réseaux de transport et de distribution d'électricité sera envisagée afin d'accueillir les nouvelles capacités de production d'électricité à partir de sources renouvelables. **(amendement n° 137)**
	Un soutien sera apporté à la production de chaleur d'origine renouvelable, à partir notamment ~~de bois,~~ de la géothermie ~~et d~~'énergie solaire, par l'injection de biogaz dans les réseaux et la mobilisation de la ressource forestière.	Un soutien sera apporté à la production de chaleur d'origine renouvelable, à partir notamment de la biomasse, de la géothermie et de l'énergie solaire, par l'injection de biogaz dans les réseaux et par la mobilisation de la ressource forestière. **(amendement n° 138)**
		La production d'énergie renouvelable à partir d'un réseau de chaleur est prise en compte, dans l'ensemble des textes relatifs à la construction et à l'urbanisme et en particulier dans la réglementation thermique des bâtiments et les labels de performances énergétiques, au même titre que la production d'énergie renouvelable *in situ*. Une sous-station de réseau de chaleur alimenté à plus de 50 % à partir d'énergies renouvelables et de récupération est considérée comme un équipement de production d'énergie renouvelable. **(amendement n° 139)**
Loi n°46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz Titre VI : Dispositions d'exécution Art. 45.- Le Conseil supérieur de l'énergie est consulté sur : 1° L'ensemble des actes de		

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
nature réglementaire émanant de l'Etat intéressant le secteur de l'électricité ou du gaz, à l'exception de ceux qui relèvent du domaine de compétence de la Caisse nationale des industries électriques et gazières ; 2° Les décrets et arrêtés de nature réglementaire mentionnés auxarticles 14 et 15 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique. Le Conseil supérieur de l'énergie peut émettre, à la demande du ministre chargé de l'énergie, des avis concernant la politique en matière d'électricité, de gaz et d'autres énergies fossiles, d'énergies renouvelables et d'économies d'énergie. Ces avis sont remis au Gouvernement. Le Conseil supérieur de l'énergie est composé : 1° De membres du Parlement ; 2° De représentants des ministères concernés ; 3° De représentants des collectivités territoriales ; 4° De représentants des consommateurs d'énergie ainsi que d'associations agréées pour la protection de l'environnement ; 5° De représentants des entreprises des secteurs électrique, gazier, pétrolier, des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique ; 6° De représentants du personnel des industries électriques et gazières. Les frais de fonctionnement du Conseil supérieur de l'énergie sont inscrits au budget général de l'Etat. Le président du Conseil supérieur de l'énergie propose annuellement au ministre chargé de l'énergie, lors de l'élaboration du projet de loi de finances, un état prévisionnel des dépenses du conseil. Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »		III. – Après le quatrième alinéa de l'article 45 de la loi n°46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés : « Il est institué au sein du conseil supérieur de l'énergie un comité de pilotage et de suivi des énergies renouvelables. Ce comité contribue à évaluer la progression vers l'objectif fixé pour 2020 et à proposer les évolutions légales, réglementaires, fiscales ou tarifaires qui pourraient s'avérer nécessaires si la progression n'était pas satisfaisante ou si les bonnes conditions économiques, sociales et environnementales n'étaient pas respectées pour l'atteinte de l'objectif dans des conditions optimales. **(amendement n° 140)**
Code général des collectivités territoriales Deuxième partie : La commune Livre II : Administration et services communaux Titre II : Services communaux Chapitre IV : Services publics industriels et commerciaux		Article additionnel

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
Section 6 : Electricité et gaz		
Art. L. 2224-32.- Sous réserve de l'autorisation prévue à l'article 7 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 précitée et dans la mesure où l'électricité produite n'est pas destinée à être vendue à des clients éligibles, les communes, sur leur territoire, et les établissements publics de coopération, sur le territoire des communes qui en sont membres, peuvent, outre les possibilités ouvertes par les douzième et treizième alinéas de l'article 8 de la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 précitée, aménager, exploiter, faire aménager et faire exploiter dans les conditions prévues par le présent code toute nouvelle installation hydroélectrique d'une puissance maximale de 8 000 kVA (puissance maximale des machines électrogènes susceptibles de fonctionner simultanément), toute nouvelle installation utilisant les autres énergies renouvelables, toute nouvelle installation de valorisation énergétique des déchets ménagers ou assimilés mentionnés aux articles L. 2224-13 et L. 2224-14, ou toute nouvelle installation de cogénération ou de récupération d'énergie provenant d'installations visant l'alimentation d'un réseau de chaleur dans les conditions fixées par le dixième alinéa (6°) de l'article 8 de la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 précitée lorsque ces nouvelles installations se traduisent par une économie d'énergie et une réduction des pollutions atmosphériques.		L'article L. 2224-32 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
……..…….		I.- Au premier alinéa, après le mot : « membres », sont insérés les mots : « les départements et les régions »,
Pour les installations mentionnées au présent article entrant dans le champ d'application de l'article 10 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 précitée, les communes et les établissements publics de coopération dont elles sont membres bénéficient, à leur demande, de l'obligation d'achat de l'électricité produite dans les conditions prévues à cet article. Au terme du contrat d'obligation d'achat, ils peuvent vendre l'électricité produite à des clients éligibles et à des fournisseurs d'électricité. »		II.- A la première phrase du troisième alinéa, après le mot : « membres », sont insérés les mots : « , les départements et les régions ». **(amendement n° 141)**
	Article 18	Article 18

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	La production en France des biocarburants est subordonnée à des critères de performances énergétiques et environnementales comprenant en particulier ses effets sur les sols. La France soutiendra aux niveaux européen et international la mise en place d'un mécanisme de certification des biocarburants tenant compte de leur impact économique, social et environnemental.	Sans modification
	Une priorité sera donnée au développement de la recherche sur les biocarburants de deuxième génération.	
	CHAPITRE V **La recherche dans le domaine du développement durable**	CHAPITRE V **La recherche dans le domaine du développement durable**
	Article 19	Article 19
	I. – La recherche joue un rôle central dans l'analyse des processus environnementaux et est à l'origine d'innovations technologiques indispensables à la préservation de l'environnement et à l'adaptation aux changements globaux de la planète. L'effort national de recherche privilégiera les énergies renouvelables, le stockage de l'énergie, les piles à combustible, la maîtrise de la captation et du stockage du dioxyde de carbone, l'efficacité énergétique des bâtiments, des véhicules et des systèmes de transports terrestres, maritimes et aériens, les biocarburants de deuxième génération, la biodiversité, la compréhension des écosystèmes, notamment anthropisés, l'analyse des déterminants comportementaux et économiques de la protection de l'environnement, l'observation et la compréhension des changements climatiques et l'adaptation à ces changements.	I. – La recherche joue un rôle central dans l'analyse des processus environnementaux et est à l'origine d'innovations technologiques indispensables à la préservation de l'environnement et à l'adaptation aux changements globaux de la planète. L'effort national de recherche privilégiera les énergies renouvelables, notamment la production d'énergie solaire photovoltaïque à partir de couches minces, le stockage de l'énergie, les piles à combustible, la maîtrise de la captation et du stockage du dioxyde de carbone, l'efficacité énergétique des bâtiments, des véhicules et des systèmes de transports terrestres, maritimes et aériens, les biocarburants de deuxième génération, la biodiversité, la compréhension des écosystèmes, notamment anthropisés, l'analyse des déterminants comportementaux et économiques de la protection de l'environnement, l'observation et la compréhension des changements climatiques et l'adaptation à ces changements. **(amendement n° 142)**
	En vue d'améliorer les relations entre la santé et l'environnement, un effort particulier sera consenti en faveur de la recherche dans les domaines des substituts aux substances chimiques, de l'éco-toxicologie et de la toxicologie et en faveur des méthodes d'évaluation des risques pour l'environnement et la santé.	En vue d'améliorer les relations entre la santé et l'environnement, un effort particulier sera consenti en faveur de la recherche dans les domaines des substituts aux substances chimiques, de l'éco-toxicologie et de la toxicologie et en faveur des méthodes d'évaluation des risques pour l'environnement et la santé.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	Les technologies propres et le développement de produits propres, les technologies du traitement de l'eau et des déchets et de la protection des sols, les méthodes permettant de réduire l'utilisation d'intrants en agriculture, feront également l'objet de programmes spécifiques. La capture et le stockage du dioxyde de carbone seront soutenus par l'organisation d'un cadre juridique adapté et l'allocation de financements particuliers.	Les technologies propres et le développement de produits propres, les technologies du traitement de l'eau et des déchets et de la protection des sols, les méthodes permettant de réduire l'utilisation d'intrants en agriculture, la contribution des végétaux à l'amélioration de l'environnement et de la santé feront également l'objet de programmes spécifiques. La capture et le stockage du dioxyde de carbone seront soutenus par l'organisation d'un cadre juridique adapté et l'allocation de financements particuliers. **(amendement n° 143)**
	II. – La mise en réseaux des laboratoires de recherche, la réalisation de plates-formes d'essais, la constitution ou le renforcement de pôles d'excellence contribueront à la réalisation de ces objectifs.	II. – Alinéa sans modification
	À ces efforts de recherche et de développement de technologies nouvelles devront correspondre des actions accrues de formation dans les différents cursus éducatifs et auprès des milieux professionnels.	À ces efforts de recherche et de développement de technologies nouvelles devront correspondre des actions accrues de formation dans les différents cursus éducatifs et auprès des milieux professionnels. Parmi ces actions, une attention particulière est portée aux métiers du recyclage. Elle est accompagnée d'un effort de valorisation de l'image de ces métiers pour soutenir la création d'emplois et l'orientation professionnelle des jeunes et des demandeurs d'emplois. **(amendement n° 144)**
		La France encouragera au plan européen la coordination des programmes de recherche scientifique et technologique dans le domaine du développement durable. **(amendement n° 145)**
	L'État mobilisera d'ici 2012 un milliard d'euros supplémentaires en matière de recherche sur le développement durable, notamment sur le changement climatique, les énergies et les moteurs du futur, la biodiversité, l'impact de l'environnement sur la santé.	L'État mobilisera d'ici 2012 un milliard d'euros supplémentaires en matière de recherche sur le développement durable, notamment sur le changement climatique, les énergies et les moteurs du futur, la biodiversité, l'impact de l'environnement sur la santé et les technologies du traitement des déchets et du recyclage. **(amendement n° 146)**
	Les dépenses de recherche sur les technologies propres et sur la prévention des atteintes à	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	l'environnement seront progressivement augmentées pour atteindre d'ici la fin 2012, le niveau des dépenses de recherche sur le nucléaire civil. La stratégie nationale de recherche énergétique mentionnée à l'article 10 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique sera mise à jour pour tenir compte de ces nouvelles orientations. Le rapport annuel prévu au même article 10 rendra compte de l'exécution de cet engagement.	
	Afin d'accélérer la mise en œuvre des nouvelles technologies ou des nouveaux services contribuant à la lutte contre le changement climatique, les démonstrateurs de nouvelles technologies de l'énergie pourront bénéficier du soutien de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Le rapport annuel mentionné à l'article 10 de la loi du 13 juillet 2005 précitée rendra compte de l'avancement des projets ainsi soutenus.	Alinéa sans modification
	Le soutien aux innovations éco-responsables se traduira notamment par la mobilisation et la coordination des pôles de compétitivité travaillant dans le domaine de l'environnement et par la mise en place de mécanismes favorisant le développement des entreprises éco-innovantes.	Alinéa sans modification
	Les mesures d'aide au transfert et au développement industriel de nouvelles technologies tiendront compte de leurs performances environnementales.	Alinéa sans modification
	TITRE II **BIODIVERSITÉ ET MILIEUX NATURELS**	TITRE II **BIODIVERSITÉ, ÉCOSYSTÈMES ET MILIEUX NATURELS** **(amendement n° 327)**
	CHAPITRE I^ER^ ~~**Arrêter la perte de**~~ **biodiversité**	CHAPITRE I^ER^ **Maintenir et développer la biodiversité** **(amendement n° 523)**
	Article 20	Article 20
	~~Arrêter la perte de~~ biodiversité exige des mesures de protection, de conservation et de restauration des milieux associées à la constitution d'une trame verte et bleue, outil d'aménagement du territoire qui	Maintenir et développer la biodiversité exige des mesures de protection, de conservation, de valorisation, de réparation, de compensation et de restauration des milieux associées à la constitution d'une

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	permettra de créer ~~une~~ continuité territoriale.	trame verte et bleue, outil d'aménagement du territoire qui permettra de créer des continuités territoriales, ainsi qu'un suivi et une évaluation de la mise en œuvre et des résultats de ces dispositifs. L'État étudiera avec les parties prenantes du Grenelle de l'environnement les dispositifs permettant de valoriser les services rendus par la biodiversité à la collectivité et aux acteurs socio-économiques. Ce principe sera articulé avec les dispositifs existants de protection de la biodiversité, qu'ils soient de portée générale ou qu'ils concernent des zones protégées. Lorsqu'il n'existe pas d'autre solution que la réalisation d'un programme ou d'un projet susceptible de nuire à la biodiversité, une compensation visant à rétablir les effectifs des espèces ou variétés menacées et les superficies des milieux auxquels il a été porté atteinte dans le cadre des trames vertes et bleues sera rendue obligatoire selon des modalités définies par décret. **(amendements n^os^ 329, 330, 331, 332 et 333)**
	À cette fin, la stratégie nationale de biodiversité sera renforcée, et assortie d'une déclinaison régionale concertée. Une stratégie nationale de création d'aires protégées terrestres identifiant les lacunes du réseau actuel sera établie afin que 2 % au moins du territoire terrestre métropolitain soit placé dans les dix ans sous protection forte. La réalisation de cet objectif passe notamment par la création de trois nouveaux parcs nationaux ~~et~~ l'acquisition de 20 000 hectares de zones humides par les collectivités publiques. Par ailleurs, des aires marines protégées seront mises en place pour préserver la biodiversité marine afin de couvrir, en incluant notamment le réseau Natura 2000 en mer et la création de parcs naturels marins, 10 % des eaux placées sous la souveraineté de l'État, d'ici à 2012 en métropole et d'ici 2020 dans les départements d'outre mer ; les collectivités d'outre-mer volontaires seront accompagnées dans la mise en place et la gestion d'aires marines protégées. Des plans de conservation ou de restauration seront mis en place dans les cinq ans afin de	À cette fin, la stratégie nationale de biodiversité sera renforcée, et assortie d'une déclinaison régionale concertée. Une stratégie nationale de création d'aires protégées terrestres identifiant les lacunes du réseau actuel sera établie afin que 2 % au moins du territoire terrestre métropolitain soit placé dans les dix ans sous protection forte. La réalisation de cet objectif passe notamment par deux voies : d'une part, la création de trois nouveaux parcs nationaux, d'autre part, l'acquisition de 20 000 hectares de zones humides par les collectivités publiques à des fins de conservation et de gestion, y compris agricole dans la mesure où celle-ci préserve la zone humide concernée. Par ailleurs, des aires marines protégées seront mises en place pour préserver la biodiversité marine afin de couvrir, en incluant notamment le réseau Natura 2000 en mer et la création de parcs naturels marins, 10 % des eaux placées sous la souveraineté de l'État, d'ici à 2012 en métropole et d'ici 2020 dans les départements d'outre mer ; les collectivités d'outre-mer volontaires seront accompagnées dans la mise en

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	protéger les espèces végétales et animales en danger critique d'extinction en France métropolitaine et outre-mer dont 131 espèces ont été dénombrées en 2007. Des plans de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, terrestres et marines, seront mis en œuvre afin de prévenir leur installation et leur extension et réduire leurs impacts négatifs.	place et la gestion d'aires marines protégées. Des plans de conservation ou de restauration seront mis en place dans les cinq ans afin de protéger les espèces végétales et animales en danger critique d'extinction en France métropolitaine et outre-mer dont 131 espèces ont été dénombrées en 2007. Des plans de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, terrestres et marines, seront mis en œuvre afin de prévenir leur installation et leur extension et réduire leurs impacts négatifs. **(amendement n° 334)**
	Le soutien à la création d'un groupe d'expertise scientifique internationale pour la biodiversité, sur le modèle du Groupe d'experts inter-gouvernemental sur l'évolution du climat, sera renforcé et constituera un axe important de la diplomatie environnementale	Alinéa sans modification
	Article 21	Article 21
	L'élaboration de la trame verte et bleue associera l'État, les collectivités territoriales et les parties prenantes concernées sur une base contractuelle.	L'élaboration de la trame verte et bleue associera l'État, les collectivités territoriales et les parties prenantes concernées sur une base contractuelle. Cette élaboration se fera en cohérence avec les travaux menés par les commissions locales de l'eau. **(amendement n° 335)**
	La trame verte est constituée, sur la base de données scientifiques, de grands ensembles naturels et d'éléments de connexion les reliant ou servant d'espaces tampons. Elle sera élaborée d'ici à 2012 et pilotée dans chaque région en association avec les collectivités territoriales et en concertation avec les acteurs de terrain, notamment les agriculteurs, les forestiers et les usagers de la nature, dans un cadre cohérent garanti par l'État.	Alinéa sans modification
	La trame verte sera complétée par la trame bleue, son équivalent pour les eaux de surface continentales et leurs écosystèmes associés.	Alinéa sans modification
	À l'issue d'un audit général qui aboutira en 2009, les modalités ~~d'insertion~~ de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme et les	À l'issue d'un audit général qui aboutira en 2009, les modalités de prise en compte de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme et les

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	schémas d'infrastructures, ainsi que les conditions de sa prise en compte par la fiscalité locale, seront précisées.	schémas d'infrastructures, ainsi que les conditions de sa prise en compte par la fiscalité locale, et par la dotation globale de fonctionnement seront précisées. **(amendements n[os] 336 et 337)**
	Article 22	Article 22
	La connaissance de la biodiversité sera renforcée : l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) marines et terrestres sera mis à jour d'ici à 2010 ; les listes d'espèces menacées seront révisées dans les mêmes délais. Un réseau cohérent de conservatoires botaniques nationaux sera créé pour la flore et les habitats. La gestion des sites Natura 2000 terrestres et marins sera progressivement complétée d'ici 2013 et encadrée par les documents d'objectifs. L'accès à une information pertinente et actualisée sera garanti par la mise en place d'un observatoire national de la biodiversité.	La connaissance de la biodiversité sera renforcée prioritairement en assurant la cohérence des dispositifs déjà mis en œuvre : l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) marines et terrestres sera mis à jour d'ici à 2010 ; les listes d'espèces menacées seront révisées dans les mêmes délais. Un réseau cohérent de conservatoires botaniques nationaux sera créé pour la flore et les habitats. La gestion des sites Natura 2000 terrestres et marins sera progressivement complétée d'ici 2013 et encadrée par les documents d'objectifs. L'accès à une information pertinente et actualisée sera garanti par la mise en place d'un observatoire national de la biodiversité. **(amendement n° 338)**
	Un effort sera consenti pour renforcer les compétences en sciences de la nature et développer la recherche tant fondamentale que finalisée sur la biodiversité. Les moyens de la Fondation scientifique pour la biodiversité seront renforcés et diversifiés à cette fin.	Alinéa sans modification
	Article 23	Article 23
	L'État contribuera au financement d'actions destinées à élaborer la trame verte et bleue, à mettre en place et gérer des aires protégées, à acquérir des zones humides, à sauvegarder les espèces menacées, à inventorier la biodiversité et à analyser son érosion.	Alinéa sans modification
	Afin de mettre ces actions en œuvre, la part de financement de l'État pourra être portée progressivement de 190 à 300 millions d'euros par an d'ici 2013. L'État engagera de plus une négociation pour développer des solutions nouvelles de financement pour la biodiversité. Il fera appel aux financements de la Communauté	Afin de mettre ces actions en œuvre, la part de financement de l'État pourra être portée progressivement de 190 à 300 millions d'euros par an d'ici 2013. L'État engagera de plus une négociation pour développer des solutions nouvelles de financement pour la biodiversité. Il fera appel aux financements de la Communauté

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	européenne. ~~Il mettra à l'étude des propositions d~~'outils ~~économiques à disposition des collectivités territoriales et des initiatives pour développer la contribution des entreprises.~~	européenne. Six mois après la publication de la présente loi, l'État, sur la base d'un audit, fera état des mesures fiscales défavorables à la biodiversité et proposera de nouveaux outils permettant un basculement progressif vers une fiscalité mieux adaptée aux nouveaux enjeux environnementaux. **(amendement n° 339)**
		Article additionnel La déclaration de ruches est rendue obligatoire dès la première ruche à compter du 1er janvier 2010. **(amendement n° 340)**
		Article additionnel La mise en place d'une interprofession de la filière apicole est nécessaire afin de mieux structurer la profession apicole, tout comme cette interprofession doit jouer son rôle en favorisant la mise en place d'un institut scientifique et technique de l'abeille. **(amendement n° 341)**
	CHAPITRE II **Retrouver une bonne qualité écologique de l'eau et assurer son caractère renouvelable dans le milieu et abordable pour le citoyen**	CHAPITRE II **Retrouver une bonne qualité écologique de l'eau et assurer son caractère renouvelable dans le milieu et abordable pour le citoyen**
	Article 24	Article 24
	Dans le domaine de l'eau, ~~l~~'objectif est d'atteindre ou de conserver d'ici 2015 le bon état écologique ou le bon potentiel pour l'ensemble des masses d'eau, tant continentales que marines. L'État se fixe l'objectif de ne pas recourir aux reports de délais, autorisés par les dispositions de la directive cadre sur l'eau, pour plus d'un tiers des masses d'eau.	Dans le domaine de l'eau, le premier objectif est d'atteindre ou de conserver d'ici 2015 le bon état écologique ou le bon potentiel pour l'ensemble des masses d'eau, tant continentales que marines. L'État se fixe l'objectif de ne pas recourir aux reports de délais, autorisés par les dispositions de la directive cadre sur l'eau, pour plus d'un tiers des masses d'eau. Le second objectif dans ce domaine est de garantir l'approvisionnement durable en eau de bonne qualité propre à satisfaire les besoins essentiels des citoyens. A ce titre, l'État promeut des actions visant à limiter les prélèvements et les consommations d'eau. Il participe, en s'appuyant sur les acteurs compétents, à la diffusion des

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
		connaissances scientifiques et des techniques visant à une meilleure maîtrise des prélèvements et des consommations finales d'eau pour l'ensemble des usages domestiques, agricoles, industriels et de production énergétique. **(amendement n° 342)**
	Pour la réalisation de cet objectif, il est prévu d'interdire l'utilisation des phosphates dans tous les produits lessiviels à compter de 2012~~, hormis pour les produits destinés au lavage industriel de vaisselle pour lesquels cette date est repoussée de trois ans~~.	Pour la réalisation de cet objectif, il est prévu d'interdire l'utilisation des phosphates dans tous les produits lessiviels à compter de 2012. **(amendement n° 343)**
	En outre, d'ici 2012, des plans d'action seront définis pour assurer la protection des cinq cents captages les plus menacés par les pollutions diffuses, notamment les nitrates. Les agences de l'eau développeront un programme spécifique sur les aires d'alimentation de captage et adapteront leurs ressources financières à cet effet.	Alinéa sans modification
	Les prélèvements seront adaptés aux ressources, en respectant l'écologie des hydrosystèmes et les priorités d'usage.	Les prélèvements seront adaptés aux ressources par le biais de la gestion collective des prélèvements et la construction de stockages, tout en respectant l'écologie des hydrosystèmes et les priorités d'usage. **(amendement n° 344)**
	Les travaux à réaliser dans les stations restant à mettre aux normes seront achevés dans les meilleurs délais techniquement réalisables et, en aucun, cas au-delà de trois ans, afin d'atteindre un taux de conformité de 98 % d'ici 2010 et de 100 % d'ici 2011. Le parc de stations d'épuration sera modernisé afin qu'il ne provoque plus de déclassements de masse d'eau.	Les travaux à réaliser dans les stations d'épuration restant à mettre aux normes seront achevés dans les meilleurs délais techniquement réalisables et, en aucun, cas au-delà de trois ans, afin d'atteindre un taux de conformité de 98 % d'ici 2010 et de 100 % d'ici 2011. Le parc de stations d'épuration sera modernisé afin qu'il ne provoque plus de déclassements de masse d'eau. **(amendement n° 345)**
	La récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées seront développées dans le respect des contraintes sanitaires.	Alinéa sans modification
	Article 25	Article 25
	Des objectifs de réduction de la présence dans les milieux aquatiques des substances dangereuses prioritaires identifiées par la réglementation européenne seront fixés par l'État après concertation avec les organisations	Des objectifs de réduction de la présence dans les milieux aquatiques des substances dangereuses prioritaires identifiées par la réglementation européenne et de leurs émissions chroniques et accidentelles seront fixés

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	représentatives des acteurs concernés. Les agences de l'eau fourniront leur appui aux actions de réduction et à l'effort de recherche-développement nécessaires.	par l'État après concertation avec les organisations représentatives des acteurs concernés. Les agences de l'eau fourniront leur appui aux actions de réduction et à l'effort de recherche-développement nécessaires. **(amendement n° 346)**
		Article additionnel Afin de garantir l'objectif d'atteinte du bon état écologique des masses d'eau d'ici 2015, l'Etat portera une attention spécifique au maintien des fonctions hydrologiques, de la dynamique fluviale et des zones de mobilité naturelles des cours d'eau. A ce titre, l'Etat fixera des objectifs précis de protection de périmètres de lits mineurs et majeurs qui seront déclinés au niveau des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux. **(amendement n° 347)**
	Article 26	Article 26
	La trame bleue permettra de préserver et de reconstituer ~~la~~ continuité écologique des milieux nécessaire à la réalisation de l'objectif d'atteindre ou de conserver d'ici 2015 le bon état écologique ou le bon potentiel pour les masses d'eau superficielles ; en particulier, l'effacement des obstacles les plus problématiques pour la migration des poissons sera mis à l'étude.	La trame bleue permettra de préserver et de reconstituer les continuités écologiques des milieux nécessaire à la réalisation de l'objectif d'atteindre ou de conserver d'ici 2015 le bon état écologique ou le bon potentiel pour les masses d'eau superficielles ; en particulier, l'aménagement ou l'effacement des obstacles les plus problématiques pour la migration des poissons sera mis à l'étude. **(amendements n^{os} 348 et 349)**
	Le développement des maîtrises d'ouvrages locales sera recherché, notamment en y associant les collectivités territoriales, afin de restaurer et entretenir les zones humides et les réservoirs biologiques essentiels pour la biodiversité et le bon état écologique des masses d'eau superficielles. En particulier, la création des établissements publics territoriaux de bassin sera encouragée, ainsi que l'investissement des agences de l'eau dans ces actions.	Alinéa sans modification
	Article 27	Article 27
	La surveillance des milieux aquatiques sera renforcée afin de répondre aux obligations liées à	Sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	l'information environnementale et à l'accès à cette information et de préparer, à partir de 2012, les programmes de mesures pour la période 2016-2021 en application des objectifs de la directive cadre sur l'eau. Elle permettra de mieux évaluer les pollutions historiques, notamment dans les sédiments, et les pollutions émergentes. À cet effet, une aide budgétaire supplémentaire de 10 millions d'euros par an pourra être allouée par l'État.	
	CHAPITRE III **Une agriculture et une sylviculture diversifiées, productives et durables**	CHAPITRE III **Une agriculture et une sylviculture diversifiées <u>et de qualité</u>, productives et durables (amendement n° 350)**
	Article 28	Article 28
	La vocation première et prioritaire de l'agriculture est de répondre aux besoins alimentaires de la population, et ce de façon accentuée pour les décennies à venir. Le changement climatique, avec ses aléas et sa rapidité, impose à l'agriculture de s'adapter, de se diversifier et de contribuer à la réduction mondiale des émissions de gaz à effet de serre.	Alinéa sans modification
	Cependant les processus intensifs de production font peser des risques parfois trop forts sur les milieux, menaçant aussi le caractère durable de l'agriculture elle-même.	Alinéa sans modification
	Au delà des importantes évolutions des pratiques agricoles mises en œuvre depuis une dizaine d'années, un mouvement de transformation s'impose à l'agriculture pour concilier les impératifs de production quantitative, d'efficacité économique, de robustesse au changement climatique et de réalisme écologique : il s'agit de produire suffisamment, en utilisant les fonctionnements du sol et des systèmes vivants et, leur garantissant ainsi une pérennité, de sécuriser simultanément les productions et les écosystèmes. L'agriculture contribuera ainsi à l'équilibre écologique du territoire, notamment en participant à la constitution d'une trame verte et bleue, au maintien de la biodiversité, des espaces naturels et des milieux	Au delà des importantes évolutions des pratiques agricoles mises en œuvre depuis une dizaine d'années, un mouvement de transformation s'impose à l'agriculture pour concilier les impératifs de production quantitative <u>et qualitative, de sécurité sanitaire</u>, d'efficacité économique, de robustesse au changement climatique et de réalisme écologique : il s'agit de produire suffisamment, en utilisant les fonctionnements du sol et des systèmes vivants et, leur garantissant ainsi une pérennité, de sécuriser simultanément les productions et les écosystèmes. L'agriculture contribuera ainsi à l'équilibre écologique du territoire, notamment en participant à la constitution d'une trame verte et bleue, au maintien de la biodiversité, des

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	aquatiques et à la réhabilitation des sols.	espaces naturels et des milieux aquatiques et à la réhabilitation des sols. **(amendement n° 351)**
	À cet effet, les objectifs à atteindre sont :	Alinéa sans modification
	a) De parvenir à une production agricole biologique suffisante pour répondre d'une manière durable à la demande croissante des consommateurs et aux objectifs de développement du recours aux produits biologiques dans la restauration collective publique. Pour satisfaire cette attente, la surface agricole utile en agriculture biologique devrait atteindre 6 % en 2012 et 20 % en 2020. À cette fin, le crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique sera doublé dès l'année 2009 afin de favoriser la conversion des exploitations agricoles vers l'agriculture biologique ;	*a)* De parvenir à une production agricole biologique suffisante pour répondre d'une manière durable à la demande croissante des consommateurs et aux objectifs de développement du recours aux produits biologiques dans la restauration collective publique ou à des produits saisonniers à faible impact environnemental, eu égard à leurs conditions de production et de distribution. Pour satisfaire cette attente, l'État favorisera la structuration de cette filière et la surface agricole utile en agriculture biologique devrait atteindre 6 % en 2012 et 20 % en 2020. À cette fin, le crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique sera doublé dès l'année 2009 afin de favoriser la conversion des exploitations agricoles vers l'agriculture biologique ; **(amendements n^{os} 352 et 353)**
	b) De développer une démarche de certification environnementale des exploitations agricoles afin que 50 % des exploitations agricoles puissent y être largement engagées en 2012 ; Des prescriptions environnementales pourraient être volontairement intégrées dans les produits sous signe d'identification de la qualité et de l'origine. Une incitation pour les jeunes exploitants s'installant en agriculture biologique ou en haute valeur environnementale sera étudiée ;	*b)* Sans modification
	c) De généraliser des pratiques agricoles durables et productives. L'objectif est, d'une part, de retirer du marché les produits phytopharmaceutiques contenant les quarante substances les plus préoccupantes en fonction de leur substituabilité, trente au plus tard en 2009, dix d'ici fin 2010, et, d'autre part, de diminuer de 50 % d'ici 2012 ceux contenant des substances préoccupantes pour lesquels il n'existe pas de produits ni de pratiques de substitution. De manière générale, l'objectif est de réduire de moitié les usages des ~~produits phytopharmaceutiques~~ en dix ans en accélérant la diffusion de méthodes alternatives sous réserve de leur mise au	*c)* De généraliser des pratiques agricoles durables et productives. L'objectif est, d'une part, de retirer du marché, en tenant compte des substances actives autorisées au niveau européen, les produits phytopharmaceutiques contenant les quarante substances les plus préoccupantes en fonction de leur substituabilité, trente au plus tard en 2009, dix d'ici fin 2010, et, d'autre part, de diminuer de 50 % d'ici 2012 ceux contenant des substances préoccupantes pour lesquels il n'existe pas de produits ni de pratiques de substitution techniquement et économiquement viables. De manière générale, l'objectif est de réduire de moitié les usages des

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	point. Un programme pluriannuel de recherche appliquée et de formation sur l'ensemble de l'agriculture sera lancé au plus tard en 2009, ainsi qu'un état des lieux de la santé des agriculteurs et des salariés agricoles et un programme de surveillance épidémiologique. Une politique nationale visera la réhabilitation des sols agricoles et le développement de la biodiversité domestique, cultivée et naturelle dans les exploitations. La politique génétique des semences et races domestiques aura pour objectif de généraliser, au plus tard en 2009, le dispositif d'évaluation des variétés, d'en étendre les critères aux nouveaux enjeux du développement durable et d'adapter le catalogue des semences aux variétés anciennes. Un plan d'urgence en faveur de la préservation des abeilles sera mis en place en 2009 ;	pesticides en dix ans en accélérant la diffusion de méthodes alternatives sous réserve de leur mise au point. Un programme pluriannuel de recherche appliquée et de formation sur l'ensemble de l'agriculture sera lancé au plus tard en 2009, ainsi qu'un état des lieux de la santé des agriculteurs et des salariés agricoles et un programme de surveillance épidémiologique. Une politique nationale visera la réhabilitation des sols agricoles et le développement de la biodiversité domestique, cultivée et naturelle dans les exploitations. La politique génétique des semences et races domestiques aura pour objectif de généraliser, au plus tard en 2009, le dispositif d'évaluation des variétés, d'en étendre les critères aux nouveaux enjeux du développement durable et d'adapter le catalogue des semences aux variétés anciennes. Un plan d'urgence en faveur de la préservation des abeilles sera mis en place en 2009 et s'appuiera notamment sur une évaluation toxicologique indépendante relative aux effets sur les abeilles de l'ensemble des substances chimiques ; **(amendements n^os^ 354, 355, 356 et 357)**
	d) D'accroître la maîtrise énergétique des exploitations afin d'atteindre un taux de 30% d'exploitations agricoles à faible dépendance énergétique d'ici 2013.	*d)* Sans modification
		e) D'interdire l'épandage aérien de produits phytopharmaceutiques sauf dérogations. **(amendement n° 358)**
	L'État agira par une combinaison d'actions : l'encadrement des professions de distributeurs et d'applicateurs de produits phytopharmaceutiques par des exigences en matière de formation, d'identification ou de séparation des activités de vente et de conseil, dans le cadre d'un référentiel vérifiable d'enregistrement et de traçabilité des produits ; un renforcement des crédits d'impôt et des aides budgétaires pour aider les agriculteurs à développer l'agriculture biologique ; des instructions données à ses services en matière de restauration collective ; la promotion d'une organisation des	L'État agira par une combinaison d'actions : l'encadrement des professions de distributeurs et d'applicateurs de produits phytopharmaceutiques par des exigences en matière de formation, d'identification ou de séparation des activités de vente et de conseil, dans le cadre d'un référentiel vérifiable d'enregistrement et de traçabilité des produits ; un renforcement des crédits d'impôt et des aides budgétaires pour aider les agriculteurs à développer l'agriculture biologique ; des instructions données à ses services en matière de restauration collective ; la promotion d'une organisation des

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	acteurs agricoles et non agricoles pour mettre en œuvre des pratiques agricoles avancées sur l'ensemble du territoire concerné ; une réorientation des programmes de recherche et de l'appareil de formation agricole pour répondre d'ici 2012 aux besoins de connaissance, notamment en microbiologie des sols, et au développement des pratiques économes en intrants ; l'objectif est qu'au moins 20 % des agriculteurs aient bénéficié de cette formation en 2012 ; la généralisation de la couverture des sols en hiver en fonction des conditions locales ; l'implantation progressive, pour améliorer la qualité de l'eau et préserver la biodiversité, de bandes enherbées et zones végétalisées tampons d'au moins 5 mètres de large le long des cours d'eau et plans d'eau.	acteurs agricoles et non agricoles pour mettre en œuvre des pratiques agricoles avancées sur l'ensemble du territoire concerné ; une réorientation des programmes de recherche et de l'appareil de formation agricole pour répondre d'ici 2012 aux besoins de connaissance, notamment en microbiologie des sols, et au développement des pratiques économes en intrants notamment par un programme de recherche renforcé sur les variétés et itinéraires améliorant la résistance aux insectes et aux maladies ; l'objectif est qu'au moins 20 % des agriculteurs aient bénéficié de cette formation en 2012 ; la généralisation de la couverture des sols en hiver en fonction des conditions locales ; l'implantation progressive, pour améliorer la qualité de l'eau et préserver la biodiversité, de bandes enherbées et zones végétalisées tampons d'au moins 5 mètres de large le long des cours d'eau et plans d'eau. Ces bandes enherbées contribuent aux continuités écologiques de la trame verte et bleue. **(amendements n^{os} 359 et 360)**
	En outre, la France appuiera au niveau européen une rénovation de l'évaluation agronomique des variétés candidates à la mise sur le marché pour mieux prendre en compte les enjeux de développement durable et notamment la réduction progressive de l'emploi des intrants de synthèse.	Alinéa sans modification
	Article 29	Article 29
	La biodiversité forestière ordinaire et remarquable doit être préservée et valorisée, dans le cadre d'une gestion plus dynamique de la filière bois. La production accrue de bois, en tant qu'éco-matériau et source d'énergie renouvelable, doit s'inscrire dans des projets de développement locaux.	La biodiversité forestière ordinaire et remarquable doit être préservée et valorisée, dans le cadre d'une gestion plus dynamique de la filière bois. La production accrue de bois, en tant qu'éco-matériau et source d'énergie renouvelable, doit s'inscrire dans des projets de développement locaux et dans une perspective de lutte contre le changement climatique. **(amendement n° 361)**
	Pour atteindre ces objectifs, l'État s'engage à promouvoir la certification et l'emploi exclusif du bois certifié, ou issu de forêts gérées de manière durable, dans les constructions publiques à compter de 2010 ; à définir un programme visant à extraire des forêts des volumes de bois supplémentaires, les stocker et les	Pour atteindre ces objectifs, l'État s'engage à prendre en compte la lutte contre le changement climatique dans la politique forestière et dans les modalités de gestion des peuplements forestiers ; à promouvoir la certification et l'emploi exclusif du bois certifié, ou issu de forêts gérées de manière durable, dans les constructions publiques à

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	valoriser dans des conditions compatibles avec une gestion durable des ressources sylvicoles ; à adapter les normes de construction à l'usage du bois ; à reconnaître et valoriser les services environnementaux rendus par la forêt ; à défendre aux plans communautaire et international la forêt et la biodiversité comme un des piliers du cadre international de lutte contre le changement climatique, avec les mécanismes financiers correspondants ; à promouvoir toutes les actions concourant à la résilience des forêts au réchauffement du climat ; et à renforcer les moyens de lutte contre les importations illégales de bois aux plans national et européen.	compter de 2010 ; à définir un programme visant à extraire des forêts des volumes de bois supplémentaires, les stocker et les valoriser dans des conditions compatibles avec une gestion durable des ressources sylvicoles ; à adapter les normes de construction à l'usage du bois, notamment en augmentant très significativement le taux minimum d'incorporation de bois dans la construction ; à reconnaître et valoriser les services environnementaux rendus par la forêt ; à défendre aux plans communautaire et international la forêt et la biodiversité comme un des piliers du cadre international de lutte contre le changement climatique, avec les mécanismes financiers correspondants, notamment en soutenant au niveau communautaire l'inclusion de la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues de la déforestation et de la dégradation forestière dans le mécanisme des quotas d'émissions de gaz à effet de serre ; à promouvoir toutes les actions concourant à la résilience des forêts au réchauffement du climat ; et à renforcer les moyens de lutte contre les importations illégales de bois aux plans national et européen. **(amendements n^{os} 362, 363 et 364)**
	CHAPITRE IV **La gestion intégrée de la mer et du littoral**	CHAPITRE IV **La gestion intégrée de la mer et du littoral**
	Article 30	Article 30
	Une vision stratégique globale, fondée sur une gestion intégrée et concertée de la mer et du littoral, sera élaborée en prenant en compte l'ensemble des activités humaines concernées, la préservation du milieu marin et la valorisation et la protection de la mer et de ses ressources dans une perspective de développement durable. Cet engagement s'appuiera sur une gouvernance renouvelée et une planification stratégique prenant en compte les responsabilités des usagers vis-à-vis de la mer, l'intégration et l'évaluation des services rendus par les écosystèmes, ainsi que les dimensions socio-économiques et environnementales des activités humaines. Les principes et les orientations de cette	Sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	planification seront définis à l'échelle nationale en s'appuyant sur une concertation institutionnelle. Les prescriptions et objectifs, déclinés à une échelle géographique et éco-systémique adaptée, seront arrêtés en associant tous les acteurs concernés. La connaissance approfondie des milieux océaniques et côtiers, indispensable à la mise en œuvre de cette planification stratégique, est indissociable du renforcement des capacités d'expertise. La France renforcera sa politique de gestion durable et concertée des ressources halieutiques en mettant en place l'« éco-labellisation » des produits de la pêche au plus tard en 2009, ainsi que l'encadrement de la pêche de loisir et la lutte contre la pêche illégale dans les eaux sous juridiction française ; la France lancera un programme méditerranéen pilote de cette gestion concertée. Le régime des extractions en mer sera réformé avec une vision d'ensemble du milieu maritime. Les autorisations de prélèvements de maërl seront limitées en tonnage de manière à ne pouvoir satisfaire que des usages à faible exigence quantitative. Toutes les mesures seront mises en oeuvre pour renforcer la lutte contre les pratiques illégales, réduire à la source et prévenir les pollutions maritimes, y compris les macro-déchets et déchets flottants, ainsi que les impacts des activités humaines venant du continent, notamment issus des activités portuaires.	
	TITRE III **PRÉVENTION DES RISQUES POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ PRÉVENTION DES DÉCHETS**	TITRE III **PRÉVENTION DES RISQUES POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ PRÉVENTION DES DÉCHETS**
	Article 31	Article 31
	La réduction des atteintes à l'environnement contribue à l'amélioration de la santé publique et à la compétitivité des entreprises. La sobriété dans la consommation des matières premières, notamment par la prévention des pollutions et des déchets, fournit un élément essentiel d'une nouvelle économie. La mise en oeuvre de cette politique sera fondée sur les	Sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	principes de précaution, de substitution, de participation et de pollueur-payeur. La politique environnementale sera prise en compte comme une composante de la politique de santé dont le lien étroit avec l'environnement et la santé des écosystèmes sera reconnu.	
	CHAPITRE I[ER] **L'environnement et la santé**	CHAPITRE I[ER] **L'environnement et la santé**
	Article 32	Article 32
	Un deuxième plan national santé environnement sera élaboré de manière concertée au plus tard en 2009. Il portera sur la connaissance, l'anticipation, la prévention et la réduction des risques sanitaires liés à l'environnement. Pour la période 2009-2012, il comportera notamment, ainsi que détaillé dans les articles 19 et 33 à 37 de la présente loi :	Alinéa sans modification
	a) Un plan destiné à réduire les rejets des substances les plus préoccupantes dans l'environnement, notamment le benzène, le mercure, le trichloréthylène et certains composés du chrome, ainsi que l'exposition à ces substances, en tenant compte de l'ensemble des sources et des milieux ; le cas des résidus médicamenteux sera examiné ;	*a)* Sans modification
	b) Des mesures destinées à améliorer l'anticipation des risques liés aux substances les plus préoccupantes ;	*b)* Sans modification
	c) Un plan de réduction des particules dans l'air ;	*c)* Sans modification
	d) Des mesures relatives à l'amélioration de la qualité de l'air intérieur ;	*d)* Sans modification
	e) Des mesures concernant les relations entre la santé et les transports, notamment destinées à encourager un renouvellement accéléré des flottes de tous les types de véhicules ;	*e)* Des mesures concernant les relations entre la santé et les transports, notamment destinées à encourager un renouvellement accéléré des flottes de tous les types de véhicules et d'aéronefs ; **(amendement n° 365)**
	f) Un programme de « bio-surveillance » permettant de mettre en relation la santé de la population et l'état de son environnement et d'évaluer les politiques publiques en matière de lien entre la santé et l'environnement ; ce programme s'appuiera notamment sur l'établissement de registres de maladies ;	*f)* Sans modification
	g) Des mesures destinées à	*g)* Sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	renforcer l'équité face aux impacts sanitaires des atteintes à l'environnement et portant notamment sur des consultations en santé environnementale pour les personnes les plus vulnérables ;	
	h) La création de pôles de recherche pluridisciplinaires en santé environnementale, d'un pôle de toxicologie et éco-toxicologie, et de centres de recherche clinique, de prévention et de soins communs à plusieurs centres hospitaliers universitaires.	*h)* La création de pôles de recherche pluridisciplinaires en santé environnementale associant les sciences du végétal, d'un pôle de toxicologie et éco-toxicologie, et de centres de recherche clinique, de prévention et de soins communs à plusieurs centres hospitaliers universitaires et régionaux. **(amendements n^{os} 366 et 367)**
	Article 33	Article 33
	La préservation de l'environnement et de la santé des pollutions chimiques impose à titre préventif de restreindre ou d'encadrer strictement l'emploi des substances classées comme extrêmement préoccupantes pour la santé, notamment dans les lieux publics.	Conformément à la réglementation communautaire, la préservation de l'environnement et de la santé des pollutions chimiques impose à titre préventif de restreindre ou d'encadrer strictement l'emploi des substances classées comme extrêmement préoccupantes pour la santé, notamment dans les lieux publics. **(amendement n° 368)**
	L'interdiction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques et biocides contenant de telles substances est prévue pour les usages non professionnels ainsi que dans les lieux publics, sauf dérogation exceptionnelle.	Alinéa sans modification
	L'État accompagnera une politique ambitieuse de substitution des substances chimiques les plus préoccupantes pour l'environnement et la santé, notamment par la recherche et l'innovation. Il renforcera également ses moyens de contrôle dans ce domaine.	L'État accompagnera une politique ambitieuse de substitution, conformément aux exigences fixées sur décision communautaire, des substances chimiques les plus préoccupantes pour l'environnement et la santé, notamment par la recherche et l'innovation. Il renforcera également ses moyens de contrôle dans ce domaine. **(amendement n° 369)**
	La France soutiendra l'élaboration de nouveaux accords internationaux relatifs à l'enregistrement, à l'évaluation et à l'autorisation des substances chimiques, ainsi qu'aux restrictions applicables à ces substances.	Alinéa sans modification
	Article 34	Article 34
	La réduction de l'exposition aux substances préoccupantes, notamment	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	en milieu professionnel, nécessite une meilleure information des entreprises et de leurs salariés. Les fiches de données de sécurité seront perfectionnées. Le suivi de l'exposition aux substances préoccupantes en milieu professionnel sera renforcé, avec la contribution des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions du travail et des médecins du travail.	Par une négociation entre les partenaires sociaux, les fiches de données de sécurité seront perfectionnées, le suivi de l'exposition aux substances préoccupantes en milieu professionnel sera renforcé, avec la contribution des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail et des médecins du travail. **(amendement n° 370)**
	Article 35	Article 35
	La lutte contre la pollution de l'air intérieur et extérieur sera renforcée. En ce qui concerne l'air extérieur, le plan de réduction des particules visera, si possible, un objectif de 10 microgrammes par mètre cube de particules fines inférieures à 2,5 micromètres ($PM_{2,5}$), ~~plus strict que la réglementation européenne~~. Il pourrait retenir 15 microgrammes par mètre cube comme valeur cible en 2010 et comme valeur limite à partir de 2015. Dans les zones urbaines et dans certains sites en dehors de celles-ci où ces seuils ne sont pas atteignables à ces échéances, une dérogation pourrait permettre d'appliquer les seuils respectivement de 20 et 25 microgrammes par mètre cube.	Alinéa sans modification En ce qui concerne l'air extérieur, le plan de réduction des particules visera, si possible, un objectif de 10 microgrammes par mètre cube de particules fines inférieures à 2,5 micromètres ($PM_{2,5}$), conformément aux objectifs définis par la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. Il pourrait retenir 15 microgrammes par mètre cube comme valeur cible en 2010 et comme valeur limite à partir de 2015. Dans les zones urbaines et dans certains sites en dehors de celles-ci où ces seuils ne sont pas atteignables à ces échéances, une dérogation pourrait permettre d'appliquer les seuils respectivement de 20 et 25 microgrammes par mètre cube. **(amendement n° 371)**
	En ce qui concerne l'air intérieur, il est prévu de soumettre les produits de construction et de décoration à un étiquetage obligatoire, notamment sur leurs ~~émissions~~ en polluants volatils, et d'interdire dans ces produits les substances classées cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction de catégorie 1 et 2 (CMR1 et CMR2) au sens de la réglementation européenne. Des systèmes de mesure et d'information sur la qualité de l'air intérieur seront mis en place dans les établissements recevant des populations vulnérables ou du public.	En ce qui concerne l'air intérieur, il est prévu de soumettre les produits de construction et de décoration à un étiquetage obligatoire, notamment sur leurs contenus en polluants volatils, et d'interdire dans ces produits les substances classées cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction de catégorie 1 et 2 (CMR1 et CMR2) au sens de la réglementation européenne. Dans un délai de six mois à compter de la publication de la présente loi, l'État lancera une étude sur la nécessité d'étendre ces mesures à d'autres catégories de produits de grande consommation susceptibles de polluer l'air intérieur dans les domiciles ou les lieux publics clos, tels que les produits d'entretien ou ayant pour fonction d'émettre des substances dans

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
		l'air ambiant. Des systèmes de mesure et d'information sur la qualité de l'air intérieur seront mis en place dans les établissements recevant des populations vulnérables ou du public. **(amendements n^{os} 372 et 373)**
	Article 36	Article 36
	Les émissions de lumière artificielle de nature à présenter des dangers ou à causer un trouble excessif aux personnes, à la faune, à la flore ou aux écosystèmes, entraînant un gaspillage énergétique ou empêchant l'observation du ciel nocturne feront l'objet de mesures de prévention, de suppression ou de limitation. Les points noirs du bruit seront inventoriés. Les plus préoccupants pour la santé feront l'objet d'une résorption dans un délai maximal de sept ans. Afin d'atteindre cet objectif, l'État augmentera ses financements et négociera un accroissement des moyens consacrés à la lutte contre le bruit des infrastructures avec les collectivités territoriales et les opérateurs des transports routiers et ferroviaires. La lutte contre le bruit des transports aériens, notamment les contraintes imposées au trafic nocturne en zone urbanisée, sera renforcée et les interdictions existantes maintenues. En vertu du principe pollueur-payeur, l'insonorisation des bâtiments autour des aéroports bénéficiera de moyens supplémentaires et sera traitée de façon accélérée. L'État encouragera la mise en place d'observatoires du bruit dans les grandes agglomérations.	Sans modification
		Article additionnel
Code de l'environnement Livre V : Prévention des pollutions, des risques et des nuisances Titre VIII : Protection du cadre de vie Chapitre I^{er} : Publicité, enseignes et préenseignes Section 2 : Publicité Sous-section 1 : Dispositions générales		L'article L.581-6 du code de l'environnement est ainsi rédigé :
Art. L.581-6. - L'installation, le remplacement ou la modification des dispositifs ou matériels qui supportent de la publicité sont soumis à déclaration préalable auprès du maire et du préfet		« Art. L.581-6.- L'installation, le remplacement ou la modification des dispositifs ou matériels qui supportent de la publicité, en raison de la pollution visuelle qu'ils constituent, sont soumis à

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat.		autorisation préalable du maire ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. » **(amendement n° 374)**
	Article 37	Article 37
	La surveillance des risques émergents pour l'environnement et la santé sera intensifiée par un renforcement de la coordination et de la modernisation de l'ensemble des réseaux de surveillance sanitaire existants. La France encouragera au plan européen une rénovation de l'expertise et de l'évaluation des technologies émergentes, notamment en matière de nanotechnologies et de biotechnologies, afin d'actualiser les connaissances utilisées en toutes disciplines. L'utilisation des substances à l'état nanoparticulaire fera l'objet d'un débat public organisé au plan national avant le 31 mars 2009. L'État se donne pour objectif que, dans un délai de deux ans qui suit la promulgation de la présente loi, la fabrication, l'importation ou la mise sur le marché de substances à l'état nanoparticulaire fasse l'objet d'une déclaration obligatoire préalable, relative notamment aux quantités et aux usages, à l'autorité administrative. Une méthodologie d'évaluation des risques et des bénéfices liés à ces substances et produits sera élaborée. L'État veillera à ce que l'information due aux salariés par les employeurs soit améliorée sur les risques et les mesures à prendre pour assurer leur protection. Une synthèse des études scientifiques relatives aux effets des champs électromagnétiques sur la santé sera présentée avant fin 2009. Un plan national d'adaptation climatique pour les différents secteurs d'activité sera préparé d'ici 2011.	Article sans modification
	Article 38	Article 38
	L'inventaire des sites potentiellement pollués en raison d'une activité passée et son croisement avec l'inventaire des points de captage d'eau et lieux d'accueil des populations sensibles seront achevés en 2010, afin	L'inventaire des sites potentiellement pollués en raison d'une activité passée et son croisement avec l'inventaire des points de captage d'eau et lieux d'accueil des populations sensibles seront achevés en 2010, afin

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	d'identifier les actions prioritaires. Un plan d'action sur la réhabilitation des stations service fermées et des sites orphelins sera établi au plus tard en 2009.	d'identifier les actions prioritaires. Un plan d'action sur la réhabilitation des stations service fermées et des sites orphelins sera établi au plus tard en 2009. Les techniques de dépollution par les plantes seront de préférence utilisées. Afin de lutter contre les effets nocifs sur l'environnement des sites illégaux de stockage et d'exploitation de déchets, l'État renforcera son action de lutte contre ces sites ainsi que les sanctions administratives et pénales prévues par les dispositions du code de l'environnement. **(amendements n^{os} 375 et 376)**
	Article 39	Article 39
	La politique de prévention des risques majeurs sera renforcée au travers notamment :	Alinéa sans modification
	a) De la mise en œuvre du « plan séisme » aux Antilles et d'une politique globale de prévention des risques naturels outre-mer d'ici 2015 ;	*a)* Sans modification
	b) De la réduction de l'exposition des populations au risque d'inondation par la maîtrise de l'urbanisation, par la restauration ~~des~~ zones d'expansion des crues et par des travaux de protection.	*b)* De la réduction de l'exposition des populations au risque d'inondation par la maîtrise de l'urbanisation, par la création de zones enherbées ou plantées associées aux zones imperméabilisées, par la restauration et la création de zones d'expansion des crues et par des travaux de protection. **(amendements n^{os} 377 et 378)**
	Des plans de suivi de l'impact sanitaire et environnemental différé des catastrophes d'origine naturelle ou technologique seront mis en oeuvre.	Alinéa sans modification
	Article 40	Article 40
	L'État allouera des aides budgétaires supplémentaires pour soutenir les actions décrites aux articles 32 à 39 du présent titre, y compris pour le financement de la résorption des points noirs du bruit.	Sans modification
	CHAPITRE II **Les déchets**	CHAPITRE II **Les déchets**
	Article 41	Article 41
	La politique de réduction des déchets sera renforcée. La responsabilité	La politique de réduction des déchets sera renforcée tant au niveau de

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	des producteurs sur les déchets issus de leurs produits sera étendue, la réduction à la source fortement incitée, la réutilisation et le recyclage facilités. ~~Les nouveaux outils de~~ traitement des déchets – valorisation énergétique ~~et stockage – devront justifier strictement de leur dimensionnement et répondre à des~~ exigences environnementales ~~et énergétiques accrues en ce qui concerne l'incinération.~~ Parallèlement, les quantités de déchets partant en incinération ou en stockage seront globalement réduites avec pour objectif, afin de préserver les ressources et de prévenir les pollutions, une diminution de 15 % d'ici 2012.	la production des produits, de leur distribution, de leur consommation que de la production des déchets générés. La responsabilité des producteurs sur les déchets issus de leurs produits sera étendue sans préjudice des dispositifs de responsabilité partagée existants, la réduction à la source fortement incitée. La réutilisation, le tri, la valorisation matière et le recyclage seront encouragés et facilités, en tant que modes prioritaires de gestion des déchets, pour atteindre les objectifs fixés par la présente loi. Dans le respect de la hiérarchie du traitement des déchets telle qu'elle est établie au niveau communautaire, le traitement des déchets résiduels doit être réalisé prioritairement par la valorisation énergétique dans des installations dont les exigences environnementales seront renforcées et, à défaut, pour les déchets ultimes non valorisables, par l'enfouissement. Les installations correspondantes devront justifier strictement leur dimensionnement. Parallèlement, les quantités de déchets partant en incinération ou en stockage seront globalement réduites avec pour objectif, afin de préserver les ressources et de prévenir les pollutions, une diminution de 15 % d'ici 2012. **(amendements n^os^ 379, 380, 381 et 382)**
	Dans cette perspective, les objectifs nationaux sont arrêtés de la façon suivante :	Alinéa sans modification
	a) Partant de 360 kilogrammes par habitant et par an, réduire la production d'ordures ménagères et assimilées de 5 kilogrammes par habitant et par an pendant les cinq prochaines années ;	*a)* Sans modification
	b) Augmenter le recyclage matière et organique afin d'orienter vers ces filières un taux de 35 % en 2012 et 45 % en 2015 de déchets ménagers et assimilés contre 24 % en 2004, ce taux étant porté à 75 % dès 2012 pour les déchets d'emballages ménagers et les déchets des entreprises.	*b)* Augmenter le recyclage matière et organique afin d'orienter vers ces filières un taux de 35 % en 2012 et 45 % en 2015 de déchets ménagers et assimilés contre 24 % en 2004, ce taux étant porté à 75 % dès 2012 pour les déchets d'emballages ménagers et les déchets des entreprises hors bâtiment et travaux publics, agriculture, industries agro-alimentaires et activités spécifiques. Pour encourager la valorisation et le recyclage des déchets, la France soutient l'élaboration au niveau communautaire d'un statut juridique

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
		adapté pour ces matières premières tenant compte, notamment, de leurs caractéristiques et de leurs usages, et définissant les droits et obligations des producteurs et des utilisateurs. **(amendements n^{os} 383 et 384)**
	Pour atteindre ces objectifs, outre la rénovation de certaines réglementations de protection de l'environnement dans le domaine des déchets, l'État mettra en œuvre un dispositif complet associant :	Alinéa sans modification
	a) Des avancées dans les domaines de la connaissance, notamment dans le domaine de la recherche sur les impacts sanitaires et environnementaux des différents modes de gestion des déchets, et de la communication ;	*a)* Des avancées dans les domaines de la connaissance, notamment dans le domaine de la recherche sur les impacts sanitaires et environnementaux des différents modes de gestion des déchets, des produits de substitution qui soient sources d'une production moindre de déchets, et de la communication ; **(amendement n° 385)**
	b) Une fiscalité ~~incitative~~ sur les installations de stockage et d'incinération et les produits fortement générateurs de déchets ; le produit de cette fiscalité ~~bénéficiera au financement d~~'actions ~~prioritaires concourant à la mise en œuvre de la nouvelle politique de gestion~~ des déchets~~, en particulier en termes~~ de prévention ;	*b)* Une fiscalité dissuasive sur les installations de stockage et d'incinération et les produits fortement générateurs de déchets ; le produit de cette fiscalité financera des actions visant à prévenir ou à réduire la production et la nocivité des déchets. Les collectivités territoriales qui engageront des plans de prévention sur leurs territoires seront les bénéficiaires prioritaires de ces fonds ; **(amendements n^{os} 386 et 387)**
	c) Un cadre législatif permettant l'instauration par les collectivités territoriales compétentes d'une tarification incitative pour le financement de l'élimination des déchets des ménages et assimilés ;	*b)* Sans modification
	d) Un cadre réglementaire, économique et organisationnel permettant d'améliorer la gestion de certains flux de déchets, notamment par le développement de collectes sélectives et de filières appropriées : les déchets d'activités de soins à risques infectieux des ménages, les déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics, les déchets organiques et les déchets dangereux diffus des ménages et assimilés sont concernés en premier lieu ; dans le cas particulier des emballages, le financement par les contributeurs sera étendu aux emballages ménagers consommés hors-	*d)* Un cadre réglementaire, économique et organisationnel permettant d'améliorer la gestion de certains flux de déchets, notamment par le développement de collectes sélectives et de filières appropriées : les déchets d'activités de soins à risques infectieux des ménages, les déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics, les déchets organiques, les déchets dangereux diffus des ménages et assimilés et les déchets d'équipements électriques et électroniques des ménages sont concernés en premier lieu ; dans le cas particulier des emballages, le financement par les contributeurs sera

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	foyer et la couverture des coûts de collecte, de tri et de traitement sera portée à 80% des coûts nets optimisés ; la signalétique et les consignes de tri seront progressivement harmonisées ; une instance de régulation et de médiation sur les éco-organismes, cohérente avec les structures existantes, sera instituée ;	étendu aux emballages ménagers consommés hors-foyer et la couverture des coûts de collecte, de tri et de traitement sera portée à 80% des coûts nets optimisés ; les contributions financières des industriels aux éco-organismes seront modulées en fonction des critères d'éco-conception ; la signalétique et les consignes de tri seront progressivement harmonisées ; une instance de régulation et de médiation sur les éco-organismes, cohérente avec les structures existantes, sera instituée ; **(amendements n^{os} 388 et 389)**
	e) Une attention particulière sera portée à la gestion de déchets spécifiques : mâchefers, boues de station d'épuration et de co-incinération, bois traités, sédiments de dragage et curage ;	*e)* Sans modification
	f) Une modernisation des outils de traitement des déchets et notamment de leur part résiduelle : la méthanisation ~~et le~~ compostage de la fraction fermentescible des déchets seront encouragés dans un cadre de cohérence nationale et d'engagements contractuels de tous les acteurs concernés pour assurer notamment la qualité sanitaire et agronomique des composts ; les clauses de tonnages minimum devront être supprimées dans tous les nouveaux contrats d'unités d'incinération et dans les contrats à renouveler, afin de réduire la quantité de déchets stockés ou incinérés ; les nouveaux outils de traitement thermique situés en métropole devront justifier leur dimensionnement en se fondant sur les besoins des territoires, sur les objectifs de prévention de la production de déchets et d'amélioration de la valorisation, et sur l'optimisation des transports associés, de sorte que la capacité globale des installations d'élimination couvre au plus 60 % des déchets produits sur ces territoires.	*f)* Une modernisation des outils de traitement des déchets et notamment de leur part résiduelle : la valorisation énergétique, notamment la méthanisation de la fraction fermentescible des déchets, ainsi que son compostage, seront encouragés dans un cadre de cohérence nationale et d'engagements contractuels de tous les acteurs concernés pour assurer notamment la qualité sanitaire et agronomique des composts ; les clauses de tonnages minimum devront être supprimées dans tous les nouveaux contrats d'unités d'incinération et dans les contrats à renouveler, afin de réduire la quantité de déchets stockés ou incinérés ; les nouveaux outils de traitement thermique et les nouvelles installations de stockage situés en métropole devront justifier strictement leur dimensionnement en se fondant sur les besoins des territoires, sur les objectifs de prévention de la production de déchets et d'amélioration de la valorisation, et sur l'optimisation des transports associés, de sorte que la capacité globale des installations d'élimination couvre au plus 60 % des déchets produits sur ces territoires. **(amendements n^{os} 390 et 391)**
	Pour adapter ces orientations aux spécificités des territoires, le rôle de la planification sera renforcé avec, en particulier, l'obligation de mettre en place des plans de gestion des déchets issus des chantiers des bâtiments et	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	travaux publics, et une obligation de réaliser un diagnostic préalablement aux chantiers de démolition. Les plans seront revus pour intégrer les nouveaux objectifs de développement de la prévention et de la valorisation et définir les actions nécessaires pour les atteindre. Le soutien apporté aux plans locaux de prévention de la production de déchets favorisera leur généralisation.	
		Article additionnel
Code général des impôts Titre premier : Impositions communales Chapitre premier : Impôts directs et taxes assimilées Section II : Taxes foncières I : Taxe foncière sur les propriétés bâties C : Exonérations temporaires 2 : Exonérations supérieures à deux ans 4° : Autres locaux.		Après l'article 1387 du code général des impôts, il est inséré une division intitulée : « 5° Valorisation d'énergie de récupération », comprenant un article ainsi rédigé : « Art. 1387-A - Les communes et leurs établissements intercommunaux de coopération dotés d'une fiscalité propre peuvent, par une délibération, exonérer de taxe foncière sur les propriétés bâties, pour une durée de 5 ans, les immeubles affectés à une activité entrant dans le champ d'application de la taxe professionnelle qui se raccordent à une unité de traitement des déchets pour couvrir tout ou partie de leurs besoins en énergie thermique. La délibération fixe la quantité minimale d'énergie que le propriétaire de l'immeuble doit s'engager à consommer pour bénéficier de cette exonération, qui doit être en rapport avec l'énergie thermique totale non valorisée par l'unité de traitement. La durée de 5 ans d'exonération court à partir de la date de première fourniture d'énergie par l'unité de traitement de déchets. Les obligations déclaratives des personnes et organismes concernés par les exonérations prévues au présent article sont fixées par décret. » **(amendement n° 392)**

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	TITRE IV **ÉTAT EXEMPLAIRE**	TITRE IV **ÉTAT EXEMPLAIRE**
	Article 42	Article 42
	L'État doit, comme toute collectivité publique, tenir compte dans les décisions qu'il envisage de leurs conséquences sur l'environnement, notamment de leur part dans le réchauffement climatique et de leur contribution à la préservation de la biodiversité, et justifier explicitement les atteintes que ces décisions peuvent le cas échéant y porter. Cette prise en compte est favorisée, pour les grands projets publics, par l'association la plus large possible de l'ensemble des acteurs concernés dans un esprit de transparence et de participation. L'État prendra les mesures nécessaires pour que les projets de loi soient présentés avec une étude de l'impact des dispositions législatives projetées, tant économique et social qu'environnemental.	Alinéa sans modification
	L'État veut promouvoir l'achat public respectueux de l'environnement par un recours croissant, dans les appels d'offres publics des administrations et services placés sous son autorité, aux critères environnementaux et aux variantes environnementales.	Alinéa sans modification
	L'État se donne pour objectifs :	Alinéa sans modification
	a) Dès 2009, de n'acquérir en règle générale, s'agissant de véhicules particuliers neufs à l'usage des administrations civiles de l'État, que des véhicules éligibles au « bonus écologique » ;	*a)* Sans modification
	b) À compter de 2010, de n'acheter que du bois certifié ou issu de forêts gérées de manière durable ;	*b)* Sans modification
	c) D'ici 2012, de réduire la consommation de papier de ses administrations de 50 % et à cette date, d'utiliser exclusivement du papier recyclé ou~~, à défaut,~~ issu de forêts gérées de manière durable ;	*c)* D'ici 2012, de réduire la consommation de papier de ses administrations de 50 % et à cette date, d'utiliser exclusivement du papier recyclé ou issu de forêts gérées de manière durable ; **(amendement n° 393)**
	d) De recourir, pour l'approvisionnement de ses services de restauration collective, à des produits biologiques pour une part représentant 15 % des commandes en 2010 et 20 % en 2012, ainsi qu'à des produits saisonniers et produits dits « à faible impact environnemental » eu égard à	*d)* Sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
	leurs conditions de production et de distribution, pour une part identique.	
	Les administrations de l'État entreprendront au plus tard en 2009 un bilan de leurs consommations d'énergie et de leurs émissions de gaz à effet de serre et engageront un plan pour améliorer leur efficacité énergétique, qui prendra en compte les objectifs fixés pour les bâtiments de l'État par le I de l'article 5, avec un objectif d'amélioration de 20 % en 2015.	Alinéa sans modification
	Le Gouvernement présentera au Parlement une évaluation de l'impact environnemental des aides publiques à caractère budgétaire ou fiscal. Les aides publiques seront progressivement revues de façon à s'assurer qu'elles n'incitent pas aux atteintes à l'environnement.	Alinéa sans modification
	L'État veillera à ce que les programmes d'aide au développement qu'il finance et auxquels il participe soient respectueux de l'environnement des pays bénéficiaires et soucieux de la préservation de leur biodiversité et pour partie spécifiquement dédiés à ces finalités. Il intégrera l'objectif d'adaptation au changement climatique à la politique française de coopération.	Alinéa sans modification
	L'État s'attachera à ce que d'ici 2012, les formations initiales et continues dispensées à ses agents comportent des enseignements consacrés au développement durable et à la prévention des risques sanitaires et sociaux adaptés aux fonctions et responsabilités auxquelles préparent ces formations.	Alinéa sans modification
	L'État se fixe pour objectif de disposer en 2010 des indicateurs du développement durable à l'échelle nationale tels qu'ils figureront dans la stratégie nationale de développement durable et organisera à cet effet avant la fin de l'année 2009 une conférence nationale réunissant les cinq parties prenantes au Grenelle de l'environnement. Le suivi de ces indicateurs sera rendu public et présenté au Parlement chaque année à compter de 2011.	Alinéa sans modification
	L'État se fixe également pour objectif de disposer d'indicateurs permettant la valorisation, dans la comptabilité nationale, des biens publics environnementaux d'ici 2010.	Alinéa sans modification
	TITRE V	TITRE V

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
—	—	—
	GOUVERNANCE, INFORMATION ET FORMATION	**GOUVERNANCE, INFORMATION ET FORMATION**
	Article 43	Article 43
	Construire une nouvelle économie conciliant protection de l'environnement, progrès social et croissance économique exige de nouvelles formes de gouvernance, favorisant la mobilisation de la société par la médiation et la concertation.	Alinéa sans modification
	Les associations et fondations oeuvrant pour l'environnement bénéficieront d'un régime nouveau de droits et obligations lorsqu'elles remplissent des critères, notamment de représentativité ainsi que de compétence et d'expertise dans leur domaine d'activité, critères qui feront l'objet ~~d'une~~ concertation ~~avec les~~ parties prenantes au Grenelle de l'environnement.	Les associations et fondations oeuvrant pour l'environnement bénéficieront d'un régime nouveau de droits et obligations lorsqu'elles remplissent des critères, notamment de représentativité, de gouvernance, de transparence financière ainsi que de compétence et d'expertise dans leur domaine d'activité, critères qui feront l'objet d'un décret en Conseil d'État pris après concertation des parties prenantes au Grenelle de l'environnement. **(amendements n^{os} 394 et 395)**
	Les instances nationales et locales qui ont ou se verront reconnaître une compétence consultative en matière environnementale seront réformées tant dans leurs attributions que dans leur dénomination et leur composition afin d'assumer au mieux cette mission.	Alinéa sans modification
	Les instances publiques ayant un rôle important d'observation, d'expertise, de recherche, d'évaluation et de concertation en matière environnementale associeront les parties prenantes au Grenelle de l'environnement et auront une approche multidisciplinaire.	Les instances publiques ayant un rôle important d'observation, d'expertise, de recherche, d'évaluation et de concertation en matière environnementale associeront à leur gouvernance les parties prenantes au Grenelle de l'environnement et auront une approche multidisciplinaire. **(amendement n° 396)**
	Article 44	Article 44
	Les collectivités territoriales et leurs groupements sont des acteurs essentiels de l'environnement et du développement durable et ont des rôles complémentaires, tant stratégiques qu'opérationnels.	Alinéa sans modification
	La cohérence de leurs actions en ces matières sera favorisée par la concertation au sein d'une instance nationale consultative réunissant les associations d'élus des différentes collectivités, qui sera associée à	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	l'élaboration de la stratégie nationale du développement durable et à sa mise en oeuvre. Une instance similaire pourra être instituée au niveau régional.	
	L'État favorisera la généralisation des bilans en émissions de gaz à effet de serre et, au-delà des objectifs fixés par l'article 8, celle des plans climat énergie territoriaux des collectivités territoriales et de leurs groupements en cohérence avec les « Agendas 21 » locaux. Il pourra utiliser les « Agendas 21 » locaux comme outil de contractualisation avec les collectivités territoriales.	Alinéa sans modification
	L'État étendra ~~progressivement~~ l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, participera à la diffusion des expérimentations locales en matière de développement durable et encouragera l'articulation étroite des politiques de transport et des projets d'urbanisme.	L'État étendra l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, participera à la diffusion des expérimentations locales en matière de développement durable et encouragera l'articulation étroite des politiques de transport et des projets d'urbanisme. **(amendement n° 397)**
	L'État étudiera, en concertation avec les collectivités territoriales, des possibilités nouvelles d'attribution de concours aux collectivités qui contribuent de façon significative à la réalisation d'objectifs de nature environnementale.	Alinéa sans modification
	Article 45	Article 45
	L'État développera la production ~~et~~ la collecte d'informations sur l'environnement et les organisera de façon en garantir l'accès.	L'État développera la production, la collecte et la mise à jour d'informations sur l'environnement et les organisera de façon à en garantir l'accès. **(amendements n^{os} 398 et 399)**
	Les procédures d'enquête publique seront réformées pour assurer une meilleure participation du public et une simplification du dispositif.	Alinéa sans modification
	La procédure du débat public sera rénovée afin d'en élargir le champ d'application, d'augmenter les possibilités de saisine, d'y inclure la présentation des alternatives et d'organiser la phase postérieure au débat public.	Alinéa sans modification
	L'expertise publique en matière d'environnement et de développement durable et l'alerte environnementale seront réorganisées dans un cadre national multidisciplinaire et pluraliste, associant toutes les parties prenantes ~~au Grenelle de l'environnement~~.	L'expertise publique en matière d'environnement et de développement durable et l'alerte environnementale seront réorganisées dans un cadre national multidisciplinaire et pluraliste, associant toutes les parties prenantes concernées.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
		(amendement n° 400)
	La possibilité de saisir certaines agences d'expertise, dont bénéficient les associations agréées, sera élargie à d'autres agences et étendue à d'autres acteurs et organismes.	Alinéa sans modification
	Les moyens de garantir la transparence et la déontologie des expertises et la résolution par la médiation des conflits relatifs aux expertises et à l'alerte environnementales, notamment par la création d'instances *ad hoc*, seront mis en œuvre à l'issue d'une phase d'études et de propositions.	Alinéa sans modification
	Article 46	Article 46
	La qualité des informations sur la manière dont les sociétés prennent en compte les conséquences sociales et environnementales de leur activité et l'accès à ces informations constituent des conditions essentielles de la bonne gouvernance des entreprises. Le gouvernement étudiera, en associant les ~~autres~~ parties ~~prenantes au Grenelle de l'environnement~~, les conditions dans lesquelles l'obligation de faire figurer dans un rapport destiné à l'assemblée générale des actionnaires ces informations environnementales et sociales :	La qualité des informations sur la manière dont les sociétés prennent en compte les conséquences sociales et environnementales de leur activité et l'accès à ces informations constituent des conditions essentielles de la bonne gouvernance des entreprises. Le gouvernement étudiera sur la base d'un bilan public de l'application de l'article 116 de la loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques, en associant les parties concernées, les conditions dans lesquelles l'obligation de faire figurer dans un rapport destiné à l'assemblée générale des actionnaires ces informations environnementales et sociales : **(amendements n^os^ 401 et 402)**
	a) Pourrait être étendue à d'autres entreprises , en fonction de seuils atteints par le chiffre d'affaires, le total de bilan ou les effectifs salariés, y compris celles dans lesquelles l'État détient directement ou indirectement une participation majoritaire ;	*a)* Sans modification
	b) Pourrait inclure l'activité des filiales de toutes les entreprises soumises à cette obligation ;	*b)* Pourrait inclure l'activité de ou des filiales de toutes les entreprises soumises à cette obligation dans la mesure où des indicateurs sectoriels harmonisés auront été établis au niveau communautaire ; **(amendements n^os^ 403 et 404)**
	c) Pourrait comprendre des informations relatives à la contribution de l'entreprise au développement durable.	*c)* Sans modification
		d) Pourrait faire mention des avis

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
		et préconisations des instances de représentation du personnel. **(amendement n° 405)**
	Il étudiera également la possibilité d'inclure dans les plans de formation des entreprises soumises à cette obligation des modules consacrés au développement durable et à la prévention des risques.	Il étudiera également la possibilité d'inclure dans les plans de formation des entreprises soumises à cette obligation des modules consacrés à l'environnement et au développement durable et à la prévention des risques. **(amendement n° 406)**
	~~Le Gouvernement engagera une procédure de consultation, de concertation et de négociation~~ sur la possibilité d'ajouter aux attributions des institutions représentatives du personnel une mission en matière de développement durable, d'étendre la procédure d'alerte professionnelle interne à l'entreprise aux risques d'atteinte à l'environnement et à la santé publique et de faire définir par les branches professionnelles des indicateurs sociaux et environnementaux adaptés à leurs spécificités.	Les organisations syndicales de salariés et d'employeurs seront saisies conformément à la loi n° 2007-130 du 31 janvier 2007 de modernisation du dialogue social sur la possibilité d'ajouter aux attributions des institutions représentatives du personnel une mission en matière de développement durable, d'étendre la procédure d'alerte professionnelle interne à l'entreprise aux risques d'atteinte à l'environnement et à la santé publique et de faire définir par les branches professionnelles des indicateurs sociaux et environnementaux adaptés à leurs spécificités. **(amendement n° 407)**
	Le Gouvernement poursuivra son action pour la mise en place, lorsqu'existe une entreprise à fort impact environnemental, d'instances de dialogue réunissant localement les parties prenantes au Grenelle de l'environnement et les autres acteurs intéressés, notamment les riverains du site.	Alinéa sans modification
	L'État appuiera la création, pour les entreprises de toute taille, de labels attestant la qualité de leur gestion dans les domaines environnementaux et sociaux et leur contribution à la protection de l'environnement et la mise en place d'un mécanisme d'accréditation des organismes certificateurs indépendants chargés de les attribuer. Il soutiendra de la façon la plus appropriée, y compris fiscale, les petites et moyennes entreprises qui s'engageront dans la voie de la certification environnementale.	Alinéa sans modification
	L'État aidera les employeurs implantés dans une zone d'activité qui se grouperont afin d'avoir une gestion environnementale de cette zone en association avec les collectivités territoriales volontaires et de façon	Alinéa sans modification

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	contractuelle.	
	L'investissement socialement responsable sera encouragé par des mécanismes incitatifs et des campagnes d'information.	L'investissement socialement et écologiquement responsable sera encouragé par des mécanismes incitatifs et des campagnes d'information. **(amendement n° 408)**
	La France proposera l'introduction au niveau communautaire du principe de la reconnaissance de la responsabilité des sociétés mères à l'égard de leurs filiales en cas d'atteinte grave à l'environnement et elle soutiendra cette orientation au niveau international.	Alinéa sans modification
	Elle appuiera l'introduction de critères environnementaux, notamment ceux relatifs à la biodiversité, dans les actions des institutions financières, économiques et commerciales internationales.	Elle appuiera l'introduction de critères environnementaux, notamment ceux relatifs à la biodiversité, dans les actions des institutions financières, économiques et commerciales internationales. La France proposera un cadre de travail au niveau communautaire pour l'établissement d'indicateurs sociaux et environnementaux permettant la comparaison entre les entreprises. **(amendement n° 409)**
	Article 47	Article 47
	Les consommateurs doivent pouvoir disposer d'une information environnementale sincère, objective et complète sur les produits qui leur sont proposés et se voir proposer des produits respectueux de l'environnement à des prix attractifs.	Les consommateurs doivent pouvoir disposer d'une information environnementale sincère, objective et complète sur les services et les produits qui leur sont proposés en distinguant les caractéristiques respectives du couple produit/emballage et se voir proposer des produits respectueux de l'environnement à des prix attractifs. La France soutiendra la reconnaissance de ces mêmes exigences au niveau de l'Union européenne. **(amendements n^{os} 410, 411 et 412)**
	La mention des impacts environnementaux des produits et des offres de prestation de services à coté de l'affichage de leur prix sera progressivement développée, tout comme l'affichage et la mise à disposition, sur les lieux et sites de vente, de leur traçabilité et des conditions sociales de leur production.	La mention des impacts environnementaux des produits et des offres de prestation de services à coté de l'affichage de leur prix sera progressivement développée, y compris au niveau communautaire, tout comme l'affichage et la mise à disposition, sur les lieux et sites de vente, de leur traçabilité et des conditions sociales de leur production. **(amendement n° 413)**
		L'Etat lancera un programme

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
		pluriannuel d'information et de sensibilisation du grand public sur les enjeux de l'amélioration de la performance énergétique, et la prise en compte du développement durable dans le bâtiment et l'habitat. **(amendement n° 414)**
	Des campagnes publiques d'information sur la consommation durable seront organisées. L'État veillera à ce que les chaînes de télévision et les radios publiques prennent en compte les enjeux de développement durable et de protection de l'environnement, notamment par la modification des cahiers des charges.	Alinéa sans modification
	La régulation de la publicité par les professionnels sera développée après concertation entre ceux-ci et les associations de défense des consommateurs, de protection de l'environnement et d'éducation à l'environnement afin de mieux y intégrer le respect de l'environnement et le développement durable.	Alinéa sans modification
	L'État mettra en place des dispositifs incitatifs ayant pour objet d'accorder, pour des catégories spécifiques de produits, un avantage en termes de prix aux produits les plus respectueux de l'environnement financé par une taxation des produits portant le plus atteinte à l'environnement.	En accord avec le droit communautaire, l'État mettra en place des dispositifs incitatifs ayant pour objet d'accorder, pour des catégories spécifiques de produits, un avantage en termes de prix aux produits les plus respectueux de l'environnement financé par une taxation des produits portant le plus atteinte à l'environnement. Il garantit un strict équilibre entre les recettes et les dépenses liées à ces dispositifs. Un document public informe chaque année le Parlement sur l'équilibre financier de ces dispositifs pour chaque catégorie de produits. **(amendements n^{os} 415 et 416)**
	La France soutiendra l'instauration par la Communauté européenne d'une TVA à taux réduit sur les produits ayant un ~~faible~~ impact sur le climat ou la biodiversité.	La France soutiendra l'instauration par la Communauté européenne d'une TVA à taux réduit sur les produits ayant un impact favorable sur le climat ou la biodiversité. **(amendement n° 417)**
		Afin d'assurer une bonne information des particuliers et des professionnels du bâtiment, l'État s'engage à améliorer la qualité et le contenu du diagnostic de performance énergétique dans le but de disposer d'un outil de référence fiable et reconnu par tous.

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
		Il organisera également sa collecte centralisée afin de mieux connaître l'état du parc de logements existants en matière de performance énergétique et d'évaluer les progrès réalisés. **(amendement n° 418)**
	Article 48	Article 48
	L'éducation au développement durable est ~~portée par toutes les disciplines et~~ intégrée au fonctionnement quotidien des établissements scolaires. Elle contribue, à travers ses dimensions éthiques et sociales, à la formation citoyenne.	L'éducation au développement durable est intégrée au fonctionnement quotidien des établissements scolaires. Elle contribue, à travers ses dimensions éthiques et sociales, à la formation citoyenne. **(amendement n° 419)**
	Dans les lycées agricoles, les enseignements relatifs à l'agronomie, à la diversité génétique, aux effets environnementaux des intrants, au fonctionnement des sols et aux exploitations à haute valeur environnementale seront renforcés. Les actions de ces lycées viseront particulièrement la généralisation rapide des méthodes d'exploitation respectueuses de l'environnement mises au point de façon expérimentale.	Dans les lycées agricoles, les enseignements relatifs à l'agronomie, à la diversité génétique, à l'utilisation rationnelle des moyens de production et leur impact environnemental, aux règles de bonnes pratiques d'utilisation des intrants, aux effets environnementaux des intrants, au fonctionnement des sols et aux exploitations à haute valeur environnementale seront renforcés. Les actions de ces lycées viseront particulièrement la généralisation rapide des méthodes d'exploitation respectueuses de l'environnement mises au point de façon expérimentale. **(amendement n° 420)**
	Les établissements d'enseignement supérieur élaboreront, pour la rentrée 2009, un « Plan vert » pour les campus. Les universités et grandes écoles pourront solliciter une labellisation sur le fondement de critères de développement durable.	Alinéa sans modification
	Les formations initiales et continues des membres des professions de santé et des professionnels de l'aménagement de l'espace comprendront des enseignements, adaptés aux métiers qu'ils concernent, relatifs aux enjeux de santé liés à l'environnement, à compter de la rentrée 2009.	Alinéa sans modification
	Un institut dispensant des formations continues de très haut niveau en matière de développement durable aux décideurs publics et privés sera créé, qui pourra avoir des antennes régionales.	Alinéa sans modification
	Les outils de la formation tout au	Les outils de la formation tout au

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	long de la vie seront mis en œuvre pour accompagner, à tout niveau de qualification, les transitions professionnelles liées à l'évolution vers un modèle de développement qui soit durable, en vue de développer les métiers et filières de l'environnement, de l'éco-conception et des analyses du cycle de vie des produits et la connaissance des écosystèmes.	long de la vie seront mis en œuvre pour accompagner, à tout niveau de qualification, les transitions professionnelles liées à l'évolution vers un modèle de développement qui soit durable, en vue de développer les métiers et filières de l'environnement du recyclage, de l'éco-conception et des analyses du cycle de vie des produits et la connaissance des écosystèmes. **(amendement n° 421)**
	TITRE VI **DISPOSITIONS PROPRES AUX DÉPARTEMENTS, RÉGIONS ET COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER**	TITRE VI **DISPOSITIONS PROPRES AUX DÉPARTEMENTS, RÉGIONS ET COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER**
	Article 49	Article 49
	Les départements, les régions et l'ensemble des collectivités d'outre-mer sont appelés à jouer un rôle essentiel dans la politique de la Nation en faveur du développement durable et de l'écodéveloppement, au sein de leurs différentes aires géographiques. La politique ultramarine de l'État placera au premier rang de ses priorités le développement durable des départements, des régions et des collectivités d'outre-mer, en prenant en compte leurs spécificités environnementales, énergétiques et économiques.	Alinéa sans modification
	Sans préjudice des objectifs qui concernent l'ensemble du territoire national, ni de ceux propres à l'outre-mer définis dans les titres I à V, cette ambition pour l'outre-mer poursuit, en outre, les orientations suivantes :	Alinéa sans modification
	– dans le domaine de l'énergie :	Alinéa sans modification
	parvenir à l'autonomie énergétique, en atteignant, dès 2020, un objectif de 30 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale à Mayotte et de 50 % dans les autres collectivités ; développer un programme exemplaire visant l'autonomie énergétique à la Réunion, à l'horizon 2030 ; engager, dans le même temps, un programme de maîtrise des consommations, qui se traduira par l'adoption, dès 2012, d'un plan énergie-climat dans chaque collectivité ; adopter une réglementation thermique adaptée qui encourage la production d'eau chaude sanitaire solaire dans les bâtiments neufs et mobiliser les pôles de	parvenir à l'autonomie énergétique, en atteignant, dès 2020, un objectif de 30 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale à Mayotte et de 50 % dans les autres collectivités ; développer un programme exemplaire visant l'autonomie énergétique à la Réunion et en Guyane, à l'horizon 2030 ; engager, dans le même temps, un programme de maîtrise des consommations, qui se traduira par l'adoption, dès 2012, d'un plan énergie-climat dans chaque collectivité ; adopter une réglementation thermique adaptée qui encourage la production d'eau chaude sanitaire solaire dans les bâtiments neufs et

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
	compétitivité concernés sur les enjeux énergétiques de l'outre-mer ;	d'électricité photovoltaïque dans ceux qui doivent être climatisés et mobiliser les pôles de compétitivité concernés sur les enjeux énergétiques de l'outre-mer ; **(amendements n^{os} 422 et 423)**
	– dans le domaine des déchets : atteindre, d'ici 2020, une gestion intégrée exemplaire combinant recyclage et valorisation économique ;	Alinéa sans modification atteindre, d'ici 2020, une gestion intégrée exemplaire combinant recyclage et valorisation économique, qui s'appuiera sur un dispositif adapté aux caractéristiques géologiques et aux conditions objectives d'accès aux sites isolés. **(amendement n° 424)**
	– dans le domaine de la biodiversité et des ressources naturelles : mettre en place des dispositifs de connaissance, de gestion intégrée et de protection des habitats et des espèces sauvages terrestres et marines, comparables aux dispositifs existant en métropole, lorsque ces derniers ne sont pas applicables ; valoriser les biotechnologies vertes et bleues ; inclure les plantes médicinales dans la pharmacopée française ; réaliser , d'ici 2010, un inventaire particulier de la biodiversité outre-mer permettant l'identification et la localisation des enjeux prioritaires, notamment en Guyane ; mener des actions exemplaires en faveur des récifs coralliens ou des espaces et des aires marines protégées ;	Alinéa sans modification mettre en place des dispositifs de connaissance, de gestion intégrée et de protection des habitats et des espèces sauvages terrestres et marines, comparables aux dispositifs existant en métropole, lorsque ces derniers ne sont pas applicables ; valoriser les biotechnologies vertes et bleues ; inclure les plantes médicinales dans la pharmacopée française en veillant à l'application de l'alinéa j de l'article 8 de l'article 15 de la Convention sur la diversité biologique, particulièrement en Guyane ; réaliser , d'ici 2010, un inventaire particulier de la biodiversité outre-mer permettant l'identification et la localisation des enjeux prioritaires, notamment en Guyane ; mener des actions exemplaires en faveur des récifs coralliens ou des espaces et des aires marines protégées ; **(amendement n° 425)**
	– dans le domaine des activités extractives : élaborer ~~et adopter~~, dès 2009, en Guyane, un schéma minier qui ~~garantisse~~ un développement des activités extractives durable, respectueux de l'environnement et structurant sur le plan économique ; soutenir la démarche de valorisation durable de ses ressources minières engagée par la Nouvelle Calédonie au moyen de son schéma minier ;	Alinéa sans modification élaborer, dès 2009, en Guyane, un schéma minier, qui devra être adopté par la région et le département réunis en Congrès après avis du Conseil consultatif des populations amérindiennes et bushinenge de Guyane, qui devra être compatible avec le SAR et le SDAGE, qui garantira un développement des activités extractives durable, respectueux de l'environnement et structurant sur le plan économique ; ce schéma pourra être modifié au regard du résultat de

Texte en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
___	___	___
		l'inventaire de la biodiversité prévu pour 2010 ; engager sans délai les moyens nécessaires afin d'éradiquer totalement l'activité d'orpaillage illégal ; soutenir la démarche de valorisation durable de ses ressources minières engagée par la Nouvelle Calédonie au moyen de son schéma minier terrestre et marin ; **(amendements n^{os} 426 et 427)**
	– dans le domaine des pollutions et de la santé :	Alinéa sans modification
	atteindre un bon état écologique de l'eau ; assurer la sécurité d'approvisionnement en eau potable et l'assainissement, d'ici 2015 ; engager, sans délai, un programme pour remédier à la pollution des sols par les substances dangereuses.	Alinéa sans modification
	Pour atteindre ces objectifs, l'État pourra adapter les dispositions réglementaires, fiscales ou incitatives dans leur application à l'outre-mer.	Alinéa sans modification
	Les objectifs définis au présent article valent pour les départements, les régions et les collectivités d'outre-mer régies par l'article 73 de la Constitution. Leur mise en oeuvre s'effectuera dans le respect de leurs organisations respectives ainsi que des procédures de consultation et de concertation prévues avec celles-ci.	Alinéa sans modification
	L'État veillera à la cohérence de son action avec la Nouvelle-Calédonie et les collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution selon les orientations figurant au présent article.	Alinéa sans modification
	Article 50	Article 50
	Les dispositions de l'article 8 sont applicables à Mayotte.	Sans modification

AMENDEMENTS NON ADOPTES PAR LA COMMISSION

Article additionnel avant l'article premier

Amendements présentés par M. Philippe Tourtelier :

• La politique de développement durable doit permettre de répondre aux besoins du présent, en particulier des plus défavorisés, sans compromettre l'avenir des générations nouvelles.

Basée sur une triple articulation, économique, écologique et sociale, elle repose sur une ferme volonté de préserver notre planète aujourd'hui menacée particulièrement par les risques de changement climatique et la perte de la biodiversité, de protéger et de renouveler les ressources naturelles, de promouvoir la qualité de l'environnement. Dans le contexte actuel d'un capitalisme créateur d'inégalités, facteur de crises, et de dégradations des équilibres écologiques, l'action de l'Etat doit permettre de promouvoir un nouveau modèle de développement qui conjugue la croissance compatible avec l'impératif écologique, la protection sociale, l'innovation, l'aménagement équilibré du territoire, la création d'emplois. L'objectif de production et de distribution de richesses n'est pas indépendant de la manière de les produire et du contenu de la production. Il doit s'effectuer en réduisant les prélèvements sur les ressources non renouvelables et en renforçant la cohésion sociale par une forte régulation et un rôle renforcé des citoyens dans la décision publique.

Ce changement de société ne peut être atteint à partir du fonctionnement spontané de l'économie et de la société. La redistribution permanente des ressources et des richesses est nécessaire pour donner une réalité à l'égalité des droits, offrir à chacun les chances de conduire sa vie, réduire les écarts de condition et combattre la pauvreté.

Cette politique de développement s'applique également aux échanges internationaux de la France pour faire reconnaître le droit à tous les peuples aux biens publics mondiaux tels que l'environnement, l'eau, la santé et la biodiversité.

• Une politique de développement durable repose sur plusieurs axes :

- Une lutte contre le réchauffement climatique basé sur un engagement de l'Etat, exemplaire, pour favoriser dans tous les secteurs, la maîtrise de la demande d'énergie, pour diversifier les sources de production et d'approvisionnement énergétiques, et développer la recherche dans le secteur de l'énergie ;

- Une véritable ambition pour l'Outre-mer qui représente l'essentiel de la biodiversité de la France ;

- Un financement pérenne pour le développement des transports collectifs et économes en énergies ainsi que pour le ferroutage ;

- Développement de logements durables et abordables pour tous sur tout le territoire ;

- La mise en place d'une véritable fiscalité écologique sans pénaliser la consommation captive des plus pauvres ;

- La garantie de l'application du principe pollueur payeur ;

- La promotion d'une agriculture et d'une sylviculture de qualité respectant l'environnement et contribuant à l'entretien de l'espace rural ;

- Une gouvernance clarifiée avec des responsabilités identifiées et une participation active des citoyens ;

- Une politique d'éducation et de formation prenant en compte les enjeux du développement durable ;

- Favoriser des nouveaux modes de production et de consommation pour faire face à la fin programmée des énergies fossiles.

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

La présente loi fixe des principes préalables à la mise en œuvre de politiques publiques.

En matière d'infrastructures de transport et de gestion de déchets, l'application des principes de précaution et de prévention doit conduire à écarter si besoin les aménagements nocifs pour la santé humaine et l'environnement.

Les grands projets publics et toutes les décisions publiques sont arbitrés en intégrant leur coût pour le climat, leur « coût en carbone » et leur coût pour la biodiversité. Ces projets et ces décisions doivent démontrer leur contribution à la décroissance de l'empreinte écologique de la France.

Elle introduit le principe du renversement de la charge de la preuve en cas d'impacts potentiels ou avérés sur l'environnement, obligeant le porteur de projet à en démontrer le faible impact environnemental ou l'absence de solutions alternatives.

Article premier

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la première phrase de l'alinéa 1, supprimer les mots : « et s'y adapter ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi la seconde phrase de l'alinéa 1:

« Elle assure un nouveau modèle de réduction de l'empreinte écologique qui respecte l'environnement et se combine avec une diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Rédiger ainsi la seconde phrase de l'alinéa 1:

« Elle assure un nouveau modèle de développement durable qui respecte l'environnement et se combine avec une diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Rédiger ainsi la seconde phrase de l'alinéa 1:

« Elle assure un nouveau modèle de développement durable qui respecte l'environnement et se combine avec une diminution des consommations en énergie, en eau et autres ressources naturelles. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Tourtelier :

À la seconde phrase de l'alinéa 1, après les mots : « la transition vers », insérer les mots : « le progrès social et ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Rédiger ainsi la seconde phrase de l'alinéa 1 :

« Elle assure la transition vers une nouvelle économie compétitive, dans laquelle le développement se combine avec la légitime ambition d'égalité et de justice sociale, une politique de réduction de gaz à effet de serre, la maîtrise des besoins en énergie, en eau et autres ressources naturelles, biens communs de l'humanité ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la seconde phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « des besoins », les mots : « de la consommation ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Elle introduit le principe du renversement de la charge de la preuve en cas d'impacts potentiels ou avérés sur l'environnement, obligeant le porteur d'un projet à en démontrer le faible impact environnemental ou l'absence de solutions alternatives ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Elle intègre la préservation de 1' environnement dans les décisions publiques. L'impact environnemental doit être évalué et pris en compte de façon systématique. Elle introduit le principe du renversement de la charge de la preuve en cas d'impacts potentiels ou avérés sur l'environnement, obligeant le porteur d'un projet à en démontrer le faible impact environnemental ou l'absence de solutions alternatives. »

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Elle intègre la préservation de l'environnement dans les décisions publiques et introduit le principe de renversement de la charge de la preuve en droit français, selon lequel les porteurs de projets portant atteinte à l'environnement doivent prouver qu'aucune solution alternative à leur projet, plus respectueuse de l'environnement, n'existe. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 1 par les trois phrases suivantes :

« Elle intègre la préservation de l'environnement dans les décisions publiques. L'impact environnemental doit être évalué et pris en compte de façon systématique. Elle introduit le principe du renversement de la charge de la preuve en cas d'impacts potentiels ou avérés sur l'environnement, obligeant le porteur d'un projet à en démontrer le faible impact environnemental ou l'absence de solutions alternatives. »

Amendements présentés par M. François Brottes :

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Une Autorité de régulation du Grenelle de l'environnement sera créée à cet effet pour contrôler la compatibilité des règlements, des normes et des politiques publiques avec les objectifs affichés dans cette loi. »

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Une étude d'impact générale de l'ensemble des mesures législatives et réglementaires engendrées par les objectifs définis ci-dessous est annexée à cette loi. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 2, après les mots : « développement durable », insérer les mots : « et en assure l'application ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 2, substituer aux mots : « la stratégie nationale de développement durable en association avec », les mots : « et assure le suivi de la stratégie nationale de développement durable au sein d'un comité de suivi associant ».

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À l'alinéa 2, substituer aux mots : « la stratégie nationale de développement durable en association avec » les mots : « et assure le suivi de la stratégie nationale de développement durable au sein d'un comité de suivi associant ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 2, après les mots : « des salariés », insérer les mots : « dont les Chambres consulaires ».

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« La France inverse la charge de la preuve, il appartient désormais aux solutions non écologiques mises en œuvre de faire la preuve qu'il n'était pas possible de faire autrement. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« Il est institué un comité de suivi de l'exécution du Grenelle de l'Environnement qui associe de façon pérenne les parties qui ont pris part à son élaboration.

Ce comité de suivi est chargé de suivre l'exécution de la loi n°… du … de mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, tant dans sa partie programmatique que financière. Il est chargé de vérifier la bonne réalisation des objectifs, de constater et d'étudier les retards éventuels ainsi que l'impact d'événements exogènes sur les calendriers, les moyens et les objectifs eux-mêmes. Il est chargé de proposer les actions correctrices, les modifications, les adaptations qui s'imposent, le cas échéant.

Il est également institué une haute autorité scientifique du Grenelle de l'Environnement. Sa vocation est notamment l'authentification dans la durée des mesures des phénomènes physico-chimiques, biochimiques, biologiques au cœur du Grenelle de l'Environnement (émissions de gaz à effet de serre, évolution de la biodiversité…) et la certification des performances énergétiques des nouvelles technologies à venir bouleversant les fondements du texte actuel (véhicule électrique, photovoltaïque, hydrogène…).

Sa composition, volontairement pluridisciplinaire sera fixée par décret. Elle assurera l'indépendance de cette institution.

À la lumière des avis rendus par le comité de suivi de l'exécution du Grenelle de l'Environnement et par la haute autorité scientifique de ce même Grenelle, le Parlement examine et vote chaque année une loi d'exécution de la mise en œuvre du Grenelle et décide, le cas échéant, des corrections, adaptations et modifications à apporter aux objectifs, aux délais ou aux outils. »

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

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 3, substituer aux mots : « développement durable », les mots : « réduction de l'empreinte écologique ».

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter l'alinéa 3 par les phrases suivantes :

« Pour assurer ses missions de contrôle, de suivi, d'évaluation de la politique environnementale du Gouvernement, une commission permanente chargée de l'environnement et du développement durable sera mise en place à l'Assemblée Nationale. Elle permettra également de fournir un cadre pour le travail pour les propositions des députés. Le règlement de l'Assemblée sera modifié pour entériner la création cette commission. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Martial Saddier :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Elle intègre la préservation de l'environnement dans les décisions publiques. L'impact environnemental doit être évalué et pris en compte de façon systématique. Elle introduit, dans une perspective de développement durable, le principe du renversement de la charge de la preuve en cas d'impacts potentiels ou avérés sur l'environnement, obligeant le porteur d'un projet à en démontrer le faible impact environnemental ou l'absence de solutions alternatives. » *[retiré]*

Article 2

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

À la deuxième phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots : « cet objectif étant porté à 30 % », les mots : « l'objectif pourra être porté à un taux supérieur ». *[sans objet]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Aux deuxième et quatrième phrases de l'alinéa 2, substituer aux mots : « au moins 20 % », le pourcentage : « 23 % ». *[retiré]*

• À la dernière phrase de l'alinéa 2, supprimer les mots : « concourra, de la même manière, à la réalisation de l'objectif d'amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique de l'Union européenne ». *[sans objet]*

• Compléter la dernière phrase de l'alinéa 2 par les mots : « et à améliorer son efficacité énergétique de 20 % sur la même période ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Philippe Tourtelier :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Les objectifs d'efficacité et de sobriété énergétique doivent s'accompagner d'un accès minimal garanti pour tous à l'énergie, bien de première nécessité. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« La France soutiendra, auprès de ses partenaires de la Communauté Européenne, la réalisation d'un bilan exhaustif des politiques de libéralisation des secteurs des transports et de

l'énergie, afin de vérifier la compatibilité des objectifs et des premiers résultats de ces politiques, avec les engagements en matière de prix, de sécurité et de contribution à la lutte contre le changement climatique ».

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• À l'alinéa 3, après les mots : « énergie des bâtiments », insérer les mots : « , la baisse des rejets nationaux de gaz à effets de serre des secteurs de l'agriculture et de l'industrie manufacturière, ».

• Compléter l'alinéa 3 par les mots : « et le stockage du carbone par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 3 par les mots : « et le stockage du carbone par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 3 par les mots : « et le stockage du carbone par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. » *[retiré]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Au début de la 1ère phrase de l'alinéa 4, substituer aux mots : « Pour parvenir à une croissance sobre en carbone », les mots : « Pour réduire l'empreinte énergie et l'empreinte carbone ». *[sans objet]*

• À la 2ème phrase de l'alinéa 4, après les mots : « mise aux enchères, », insérer les mots : « jusqu'à 100 % si le secteur le permet ». *[sans objet]*

• Rédiger ainsi la première phrase de l'alinéa 5 :

« L'État déterminera dans les six mois suivant la publication de la présente loi les conditions de mise en œuvre de la contribution dite « climat-énergie. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Au début de la 1ère phrase de l'alinéa 5, substituer aux mots : « L'État étudiera la création d'une contribution dite « climat-énergie » », les mots : « L'État déterminera dans les six mois suivant la publication de la présente loi les conditions de mise en oeuvre de la contribution dite « climat-énergie » ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Au début de la première phrase de l'alinéa 5, substituer aux mots : « L'État étudiera la création d'une contribution dite « climat-énergie » les mots : « L'État déterminera dans les six mois suivant la publication de la présente loi les conditions de mise en œuvre de la contribution dite « climat-énergie » ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Michel Piron :

Après la deuxième phrase de l'alinéa 5, insérer la phrase :

« En cas d'institution, cette contribution sera pour partie affectée au financement des transports urbains. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Cette opération ne concernera pas les cotisations versées à l'URSSAF par les entreprises concernées. »

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Compléter l'alinéa 5 par les trois phrases suivantes :

« Cette contribution Climat Énergie sera mise en œuvre d'ici le 1er janvier 2010. Les recettes de la Contribution Climat Énergie seront partiellement affectées aux collectivités territoriales pour la mise en œuvre des Plans Climats Territoriaux. À défaut de mise en place de la Contribution Climat, 1 % des recettes de Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers, de la Taxe Intérieure sur les Consommations de Gaz Naturel et de la taxe sur le charbon sera affecté à cette nouvelle compétence ».

• Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Le gouvernement présentera au Parlement une analyse de l'opportunité et des modalités techniques de cette contribution avant le 31 décembre 2008.

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Le Gouvernement s'engage dans le cadre de la réforme globale de la fiscalité qui sera entreprise avant la fin de la législature à intégrer une composante environnementale qui pourra notamment se traduire par un prélèvement sur le résultat que les entreprises et le secteur bancaire obtiendraient du fait de la mise en œuvre des mesures de la présente loi. »

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 7 par les mots : « ou par rapport au volume de carbone stocké par les arbres et végétaux pérennes plantés. »

À l'alinéa 8 : après le mot : « serre », insérer les mots : « ou le stockage du carbone par des arbres ou végétaux pérenne, »

Compléter l'alinéa 8 par les mots : « ou stockée. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 7 par les mots : « et par rapport au volume de carbone stocké par les arbres et végétaux pérennes plantés ».

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

• Compléter l'alinéa 7 par les mots : « ou par rapport au volume de carbone stocké par les arbres et végétaux pérennes plantés. »

• À l'alinéa 8, après le mot : « serre », insérer les mots : « ou le stockage du carbone par des arbres ou végétaux pérennes. »

Amendement présenté par M. Michel Piron :

À l'alinéa 8, après le mot : « justifiés », insérer le mot : « notamment ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 8 par la phrase suivante :

« D'autres externalités positives telles que l'emploi, le chiffre d'affaires de l'entreprise concernée et la recherche sont prises en compte dans l'évaluation des mécanismes incitatifs. »

Article 3

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

Au début de la deuxième phrase, substituer aux mots : « L'amélioration thermique », les mots : « L'amélioration de la performance énergétique ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Au début de la deuxième phrase, substituer aux mots : « L'amélioration thermique », les mots : « Le plan de rénovation thermique ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

I. Au début de la deuxième phrase, substituer aux mots : « L'amélioration », les mots : « Un plan de rénovation ».

II. À la troisième phrase, après les mots : « neuve et la », insérer les mots : « mise en œuvre d'un programme de ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. À la deuxième phrase, substituer aux mots : « L'amélioration », les mots : « Un plan de rénovation ».

II. À la troisième phrase, après les mots : « neuve et la », insérer les mots : « mise en oeuvre d'un programme de » et après le mot : « parc », insérer les mots : « de bâtiments ».

III. - La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

À la dernière phrase, après le mot : « technologies », insérer les mots : « et en particulier les techniques favorisant l'utilisation des végétaux telles que les toitures et les murs végétalisés. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la dernière phrase, après le mot : « technologies », insérer les mots : « et en particulier les techniques favorisant l'utilisation des végétaux telles que les toitures et les murs végétalisés ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

À la dernière phrase, après le mot : « « technologies », insérer les mots : « et en particulier les techniques favorisant l'utilisation des végétaux telles que les toitures et les murs végétalisés. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

Compléter l'article par les mots : « en prenant systématiquement en compte l'objectif d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite prévu par la législation nationale. » *[sans objet]*

Article 4

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après les mots : « au secteur tertiaire », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 2 : « respectent la norme basse consommation. La norme « bâtiment basse consommation » correspond à une consommation moyenne d'énergie primaire inférieure à un seuil de 50 kilowattheures par mètre carré de surface chauffée et par an pour le chauffage / rafraîchissement (y compris les auxiliaires), la ventilation et l'eau chaude sanitaire. Ce seuil sera modulé en fonction de la localisation et de l'usage des bâtiments, ainsi que des impacts environnementaux du système de production, de transport et de distribution de l'énergie consommée. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 2, après les mots : « par mètre carré et par an », rédiger ainsi la fin de la phrase : « pour le chauffage, y compris les auxiliaires, la ventilation et l'eau chaude sanitaire. Ce seuil sera modulé en fonction de la localisation et de l'usage des bâtiments, ainsi que de l'impact environnemental du système de production, de transport et de distribution de l'énergie consommée. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « et prévoient la plantation d'arbres et végétaux pérennes. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « et prévoient la plantation d'arbres et végétaux pérennes. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « et prévoient la plantation d'arbres et végétaux pérennes. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Daniel Fasquelle :

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « et prévoient la plantation d'arbres et végétaux pérennes. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

À l'alinéa 3, après les mots : « sauf exception », insérer les mots : « justifiée par un motif d'intérêt général ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 3 par les mots : « et notamment le bois-énergie ».

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 3 par les mots : « et notamment le bois-énergie ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 3 par les mots : « et notamment le bois-énergie ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« Les normes susmentionnées seront adaptées à l'utilisation du bois comme matériau, en veillant que à ce que soit privilégiée l'utilisation de bois certifié et d'une façon plus générale, des bio-matériaux dont l'énergie grise sera faible et sans conséquence négative pour la santé des habitants et des artisans. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 5, substituer aux mots : « un avantage supplémentaire », les mots : « une prime à l'acquisition ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Les normes susmentionnées seront adaptées à l'utilisation du bois comme matériau, en veillant que à ce que soit privilégiée l'utilisation de bois certifié et d'une façon plus générale, des bio-matériaux dont l'énergie grise sera faible et sans conséquence néfaste pour la santé des habitants et des artisans. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Un groupe de travail établira une définition officielle de l'écomatériau avant janvier 2010. Cette définition permettra de conditionner les aides publiques pour la performance énergétique des bâtiments à l'utilisation des écomatériaux. »

II. - La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Article 5

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« L'État se fixe comme objectif de doubler chaque année le nombre de logements et bâtiments existants rénovés pour aboutir en 2012 à 400 000 rénovations thermiques par an à hauteur de 80 kwh/m^2/an. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« L'État se fixe comme objectif de doubler le nombre de logements et bâtiments

anciens rénovés chaque année. À partir de 2012, l'objectif sera de 400 000 rénovations thermiques par an, à hauteur de 80 kilowattheures par mètre carré par an. »

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Au premier alinéa, substituer aux mots :

« de réduire les consommations d'énergie du parc de bâtiments existants d'au moins 38% d'ici à 2020. », les mots : « de doubler le nombre de logements et bâtiments anciens rénovés chaque année ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 2 par les mots : « (bâtiments de classe F et G du diagnostic de performance énergétique) ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 2 par les mots : « classes F et G. ».

Amendement présenté par M. Daniel Fasquelle :

Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Les gains d'énergie et le stockage de carbone réalisés grâce à la plantation d'arbres et de végétaux pérennes seront pris en compte dans la mesure de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la 3ème phrase de l'alinéa 2, substituer au mot : « dix », le mot : « cinq ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la 3ème phrase de l'alinéa 2, substituer au mot : « dix », le mot : « cinq ».

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Les gains d'énergie et le stockage de carbone réalisés grâce à la plantation d'arbres et de végétaux pérennes seront pris en compte dans la mesure de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. »

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Les gains d'énergie et le stockage de carbone réalisés grâce à la plantation d'arbres et de végétaux pérennes seront pris en compte dans la mesure de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Les gains d'énergie et le stockage de carbone réalisés grâce à la plantation d'arbres et de végétaux pérennes seront pris en compte dans la mesure de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. »

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer l'alinéa 4. *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Christian Jacob :

Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

« Il sera notamment fait appel à des contrats de performance énergétique pour réaliser les travaux de rénovation en matière d'économie d'énergie ou en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre portant sur respectivement les 50 et 70 millions de mètres carrés de surface des bâtiments de l'État et de ses principaux établissements publics. *Compte tenu de l'urgence de réaliser cette rénovation*, le recours aux contrats de partenariat public privé, ou tout autre montage financier permettant l'intervention d'un investisseur privé, doit être facilité. » *[retiré]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Après la première phrase de l'alinéa 5, insérer la phrase suivante :

« Les logements les plus énergivores (notamment ceux appartenant à la classe G du diagnostic de performance énergétique) seront identifiés et rénovés afin de contrer la précarité énergétique des ménages accumulant de faibles revenus et une mauvaise qualité thermique de leur logement. »

• À la seconde phrase de l'alinéa 5, substituer au nombre : « 150 », le nombre : « 80 ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la seconde phrase de l'alinéa 5, substituer au chiffre : « 150 », le chiffre : « 80 ».

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Les gains d'énergie réalisés grâce à la plantation d'arbres et de végétaux pérennes seront pris en compte dans la mesure de la consommation d'énergie. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Les gains d'énergie réalisés grâce à la plantation d'arbres et de végétaux pérennes seront pris en compte dans la mesure de la consommation d'énergie. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. François Brottes :

Compléter la première phrase de l'alinéa 8 par les mots : « ainsi qu'un prêt à taux zéro ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« Les foyers les plus modestes sont plus vulnérables aux hausses de prix de l'énergie. Ils devront faire l'objet d'un plan national de lutte contre la précarité énergétique. Le plan comprendra notamment le renforcement du système existant de Fonds Solidarité Logement (FSL) géré par les départements, la formation des travailleurs sociaux et l'utilisation du système de certificats d'économie d'énergie. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« Les foyers les plus modestes sont plus vulnérables aux hausses de prix de l'énergie. Ils devront faire l'objet d'un plan national de lutte contre la précarité énergétique. Le plan comprendra notamment le renforcement du système existant de Fonds Solidarité Logement (FSL) géré par les départements, la formation des travailleurs sociaux et l'utilisation du système de certificats d'économie d'énergie. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 10, après les mots : « économie d'énergie, », insérer la phrase et les mots suivants :

« une nouvelle RT 2010 imposera dans le parc existant, lors des ventes, gros travaux et changement de locataires des seuils maximums de consommation d'énergie primaire de 50 kWh/m^2/an pour le chauffage et de 30 kWh/m^2/an pour l'eau chaude. Le dépassement sera autorisé à condition qu'il soit couvert par le recours aux énergies renouvelables (solaire, biomasse, biogaz, géothermie) produite sur place ou par un réseau de chaleur. Pour y parvenir, ».

Amendement présenté par Mme Françoise Branget :

I. – Substituer à l'alinéa 11 les trois alinéas suivants:

« a). Afin de permettre aux propriétaires d'investir dans des aménagements éco-responsables, un prêt vert à taux zéro est créé. Ce prêt est valable pour un montant équivalant au surcoût généré par les matériaux, les techniques de réalisations ou les critères d'approvisionnement labellisés « développement durable ». Cette qualité est certifiée par un expert extérieur à l'Etat.

« Le remboursement de ce prêt à taux zéro ne débute qu'à l'échéance finale de remboursement des emprunts bancaires souscrits pour l'acquisition du foncier et pour assurer le coût de la construction. Son niveau et sa durée d'amortissement ne peuvent être supérieurs à celui observé pour le remboursement des emprunts bancaires classiques consentis à l'emprunteur.

« L'organisme de versement financier conserve sur le bien durant tout le temps du crédit un droit d'hypothèque de premier rang à part égale avec les créanciers bancaires. »

II. - Les charges et pertes de recettes susceptibles d'être engendrées pour l'Etat par ces dispositions sont compensées à due concurrence par l'augmentation des droits sur les tabacs prévus par les articles 575 et 575 A du code général des impôts et alcools prévus par les articles 402 bis et 403 du même code.

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Au début de l'alinéa 11, substituer aux mots : « L'État favorisera la conclusion d'accords avec le secteur des banques et des assurances », les mots : « L'Etat s'appuiera sur la Caisse des dépôts et consignations »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 11, après le mot : « remboursement », insérer le mot : « intégral ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 11, après le mot : « remboursement », insérer le mot : « intégral ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 11, après les mots : « remboursement », insérer le mot : « intégral ».

• À l'alinéa 11, après les mots : « remboursement », insérer le mot : « différé de plusieurs années ».

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

À l'alinéa 11, après le mot : « réalisées », insérer les mots : « et des prêts bonifiés pour les collectivités ».

Amendement présenté par M. Serge Poignant :

À l'alinéa 11, substituer aux mots : « encouragera la simplification et l'aménagement des contrats », les mots : « s'assurera de l'élaboration d'un modèle type de contrat ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter l'alinéa 11 par la phrase suivante :

« L'État s'engage à négocier avec les banques et assurances avant fin 2009 pour permettre l'émergence de tels accords ». *[retiré]*

Amendement présenté par Mme Catherine Vautrin :

Après l'alinéa 12, insérer les 2 alinéas suivants :

« La mise en place d'un prêt à taux zéro appelé « Eco Prêt à Taux Zéro » sera prévu pour permettre de financer des travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements concourant ainsi à la réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

La réalisation de ces travaux se présentera sous la forme d'un ou plusieurs lots réalisables en une seule fois ou en plusieurs fois, et dont les conditions d'application seront définies par décret. »

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« d) Pour le financement de la rénovation thermique, l'État mettra à l'étude une taxe sur les plus-values immobilières issues des ventes à la découpe. »

• Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« d) Les logements les plus énergivores (classe G du diagnostic de performance énergétique) seront identifiés et feront l'objet d'une action spécifique de l'État consistant en une rénovation en profondeur des bâtiments à hauteur de 80 kwh/m^2/an. »

Amendement présenté par M. Christian Jacob :

Rédiger ainsi l'alinéa 14 :

« Après concertation des représentants de bailleurs et de locataires, l'État définira les modalités de répartition des investissements dans les économies d'énergie à réaliser, ainsi que les modalités d'un partage équitable des économies d'énergie ainsi obtenues. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après la première phrase de l'alinéa 15, insérer la phrase suivante :

« La plantation d'arbres et de végétaux pérennes et les techniques utilisant des végétaux telles que les murs et toitures végétalisés seront considérées comme des travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Après la première phrase de l'alinéa 15, insérer la phrase suivante :

« La plantation d'arbres et de végétaux pérennes et les techniques utilisant des végétaux telles que les murs et toitures végétalisés seront considérées comme des travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Daniel Fasquelle :

Après la première phrase de l'alinéa 15, insérer la phrase suivante :

« La plantation d'arbres et de végétaux pérennes et les techniques utilisant des végétaux telles que les murs et toitures végétalisés seront considérées comme des travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements. »

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Après la première phrase de l'alinéa 15, insérer la phrase suivante :

« La plantation d'arbres et de végétaux pérennes et les techniques utilisant des végétaux telles que les murs et toitures végétalisés seront considérées comme des travaux d'amélioration de la performance énergétique des logements. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après l'alinéa 16, insérer l'alinéa suivant :

« IV.- La politique durable de rénovation des logements établit les fondements d'une concurrence loyale entre les entreprises des secteurs concernés. En mettant en place et en garantissant le fonctionnement des outils de régulation nécessaires ainsi qu'en prévoyant un étalement suffisant du calendrier des mesures, elle veille à ce que la création de mécanismes incitatifs et contraignants pour la rénovation des logements n'entraîne pas des pratiques anticoncurrentielles ou une tension quantitative trop importante sur le marché qui augmenteraient artificiellement le coût des investissements. »

Article 6

Amendement présenté par M. Philippe Tourtelier :

Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« Un plan pluriannuel pour la formation professionnelle, le recrutement et la qualification des professionnels du bâtiment est engagé dans les plus brefs délais pour répondre aux objectifs et respecter le calendrier fixé ci-dessus. Il a pour but notamment d'encourager l'activité de rénovation du bâtiment, dans ses dimensions thermiques, acoustiques et de qualité de l'air intérieur ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« Un programme de formation professionnelle, de recrutement et de qualification des professionnels du bâtiment sera engagé, dans le but notamment d'encourager l'activité de rénovation du bâtiment, dans ses dimensions énergétiques (performance énergétique, réduction des émissions de gaz à effet de serre), acoustiques, de qualité de l'air intérieur et d'adaptation climatique.

Cette possibilité de formation continue sera accessible à tous les professionnels du bâtiment (architectes, thermiciens…). » *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 1, après le mot : « professionnelle », insérer les mots : « initiale et continue ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante : « Le programme de formation sera financé pour partie par une taxe sur le résultat des entreprises positionnées sur la rénovation énergétique, les énergies nouvelles, les contrats de performance énergétique. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Un programme national d'adaptation de la formation professionnelle continue sera lancé afin d'orienter les spécialisations vers la rénovation thermique et les bâtiments durables. *A minima*, tous les artisans du bâtiment devront suivre un module de formation continue "rénovation thermique et bâtiments durables" avant 2015.

« Il sera créé un cursus de formation de niveau Bac+3 (licence professionnelle) pour le métier de « rénovateur thermique du bâtiment » centré sur la performance énergétique des bâtiments. »

II. - La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. *[retiré]*

Article additionnel après l'article 6

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Un plan national pluriannuel de lutte contre la précarité énergétique est mis en place pour la période 2009 – 2012.

Il s'appuiera en particulier sur :

- la création d'un Conférence Départementale de Lutte contre la précarité énergétique rassemblant les collectivités territoriales compétentes (communes, établissements de coopération intercommunale, conseils généraux), les opérateurs énergétiques, les services ou établissement de l'Etat compétents (l'Anah, l'Ademe, l'Etat, la CAF, l'ANRU,…), les bailleurs sociaux, les associations. Cet organe assurera la gestion à l'échelle de chaque département d'un fonds social d'aide aux travaux de maîtrise de l'énergie susceptible de soutenir aussi bien des propriétaires occupants, des bailleurs, ou des locataires dans leurs travaux d'économie d'énergie. Il assurera également un observatoire de la précarité énergétique et sera également consulté pour tous les

programmes de construction et de rénovation urbaine et d'amélioration de l'habitat.

- la mise en place d'une évaluation systématique des performances énergétiques pour toute demande d'aide à la personne (Aide au logement, Fonds solidarité logement, Tarif de première nécessité, Aide à la cuve de fioul…) ou à la pierre (Aides Anah, …) concernant tout ou partie des dépenses de consommations d'énergie afin de détecter et de traiter de manière durable la précarité énergétique.

- le respect du niveau de consommation d'énergie A ou B du diagnostic de performance énergétique, respectivement pour la construction ou la rénovation de logements sociaux.

- la mise en place d'un système de plafonnement du couple loyer et charges et non plus du seul loyer incitant ainsi aux travaux de maîtrise de l'énergie les bailleurs sociaux.

- l'interdiction de la cession ou de la location des logements de classe G à partir du 1er janvier 2010.

Par ailleurs, les actions de maîtrise de l'énergie dans l'habitat social ou occupé par une famille en situation de précarité énergétique, donnent désormais droit au double de certificat d'économie d'énergie d'une action dans un logement classique.

Article 7

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Substituer à la seconde phrase de l'alinéa 1 les phrases suivantes :

« Il est introduit dans le code général des collectivités territoriales une nouvelle compétence de Plan Climat Territorial obligatoire pour tous les EPCI à fiscalité propre de plus de 100 000 habitants et une nouvelle compétence d'Observatoire Energie Climat dans toute les Régions. Cette nouvelle compétence sera financée par l'affectation d'une part des recettes de fiscalité énergétique sur les énergies fossiles et nucléaires. Les plans climat devront être fondés sur une évaluation des émissions de gaz à effet de serre, la définition d'objectif chiffré de réduction à court et long terme et d'un plan d'actions permettant le respect de ces objectifs, et des bilans intermédiaires d'évaluation. Par ailleurs, l'Etat incitera les communes, leurs établissements de coopération intercommunale, les départements et les régions collectivités territoriales à réaliser des Plans Actions Climat sur leur patrimoine propre d'ici 2010. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Substituer à la seconde phrase de l'alinéa 1 l'alinéa suivant :

« À cet effet, l'Etat rendra obligatoire la réalisation de « Plans Climat - Energie Territoriaux » (PCET) dans les régions, les départements, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération, les communautés de communes et les communes de plus de 50 000 habitants avant 2012. Ils serviront de base à l'établissement des programmations pluriannuelles des investissements locaux dans le domaine de l'électricité et de la chaleur. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Substituer à la seconde phrase de l'alinéa 1 la phrase suivante :

« À cet effet, les plans climat-énergie territoriaux seront généralisés sur l'ensemble du territoire d'ici 2015. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Martial Saddier :

Substituer à la seconde phrase de l'alinéa 1 la phrase suivante :

« À cet effet, les plans climat-énergie territoriaux seront généralisés sur l'ensemble du territoire d'ici 2015 ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la seconde phrase de l'alinéa 1 :

1) Substituer aux mots : « l'Etat incitera » les mots : « il sera fait obligation aux ».

2) Après le mot : « départements », insérer les mots : « communautés urbaines, communautés d'agglomération ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la seconde phrase de l'alinéa 1, après le mot : « départements », insérer les mots : « les communautés urbaines, les communautés d'agglomération, les Parcs Naturels Régionaux, les pays, les territoires de projet ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

À la seconde phrase de l'alinéa 1, après les mots : « les départements », insérer le signe et les mots : « , les établissements publics de coopération intercommunale ». *[sans objet]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Le rôle des collectivités publiques est également de veiller à la meilleure articulation des différentes politiques publiques dans les documents d'urbanisme (logement, activités, foncier agricole, transports, énergie, espaces verts, biodiversité) avec les plans climat énergie territoriaux et un contrôle de légalité renforcé avec l'objectif d'un aménagement économe de l'espace et des ressources naturelles pour réduire l'empreinte écologique des territoires. »

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Les plans climat-énergie territoriaux seront généralisés sur l'ensemble du territoire d'ici 2015. »

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« a) Introduire la lutte contre le réchauffement climatique, l'adaptation au changement climatique, et la maîtrise de l'énergie dans les objectifs des documents d'urbanisme ainsi que dans les objectifs de l'aménagement du territoire. La maille estimée pertinente est celle des bassins de vie et des communautés d'agglomérations ou des communautés urbaines de plus de 100 à 150000 habitants ; en introduisant dans les SCOT des critères de performance énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 3, après le mot : « naturelles, », insérer les mots : « notamment par l'affectation du produit de la Taxe départementale sur les espaces naturels sensibles (TDENS) au profit de la protection des terres agricoles, ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 3, après le mot : « naturelles », insérer les mots : « en hiérarchisant les priorités et les surfaces d'usage des terres au regard des finalités inscrites dans le présent article ; ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 3, après le mot : « naturelles », insérer les mots : « en hiérarchisant les priorités et l'usage des terres au regard des finalités inscrites dans le présent article ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Dans les 6 mois suivant la publication de la présente loi, des objectifs de réduction de la consommation d'espace seront fixés et une étude sur la réforme de la fiscalité et sur les incitations possibles pour limiter l'extension du foncier artificialisé sera effectuée ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Dans les six mois suivant la publication de la présente loi, des objectifs de réduction de la consommation d'espace seront fixés et une étude sur la réforme de la fiscalité et sur les incitations possibles pour limiter l'extension du foncier artificialisé sera effectuée. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Dans les six mois suivant la publication de la présente loi, des objectifs de réduction de la consommation d'espace seront fixés et une étude sur la réforme de la fiscalité et sur les incitations possibles pour limiter l'extension du foncier artificialisé sera effectuée. » *[retiré]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 4, après le mot : « densité, », insérer les mots : « notamment grâce à l'établissement de Zones de densification environnementale (ZDE), ».

• À la fin de l'alinéa 5, substituer aux mots : « de l'agglomération », les mots : « des intercommunalités et des bassins de vie ».

• Compléter l'alinéa 5 par les mots : « et en y faisant figurer obligatoirement des objectifs de lutte contre le changement climatique et de maîtrise d'énergie ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 5 par les mots : « en intégrant les transports, le logement, les espaces publics, le commerce et généraliser le caractère opposable des Schémas de Cohérence territoriale dans les zones sensibles ; ».

Amendement présenté par M. Serge Poignant :

Compléter l'alinéa 6 par les mots : « et favoriser le stockage du carbone par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 6 par les mots : « et notamment en ville en encourageant la plantation d'arbres et de végétaux pérennes ; ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 6 par les mots : « et notamment en ville en encourageant la plantation d'arbres et de végétaux pérennes ; ».

Amendement présenté par M. Daniel Fasquelle :

Compléter l'alinéa 6 par les mots : « et notamment en ville en encourageant la plantation d'arbres et de végétaux pérennes ; ».

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 6 par les mots : « et notamment en ville en encourageant la plantation d'arbres et de végétaux pérennes ; ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 6 par les mots : « et notamment en ville en encourageant la plantation d'arbres et de végétaux pérennes ; ».

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Rédiger ainsi l'alinéa 7 :

« e) Réorienter progressivement la fiscalité locale et les incitations financières et fiscales dans le domaine du logement et de l'urbanisme vers un urbanisme durable qui garantisse une gestion plus économe des ressources et de l'espace. »

• Compléter l'alinéa 7 par la phrase suivante : « Les documents d'urbanisme seront rendus compatibles avec ces objectifs. »

Amendement présenté par M. Martial Saddier :

Compléter l'alinéa 7 par la phrase suivante :

« Les documents d'urbanisme seront rendus compatibles avec ces objectifs. »

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Compléter l'alinéa 7 par la phrase suivante :

« Les documents d'urbanisme seront rendus compatibles avec ces objectifs. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

«*f)* Ne permettre l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation que dans les zones couvertes par un schéma de cohérence territoriale et qu'après la réalisation d'une évaluation de leur impact sur les modes de déplacements et sur la programmation des transports collectifs éventuellement nécessaires et sur la perte des espaces agricoles et naturels. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« *f)* Ne permettre l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation que dans les zones couvertes par un schéma de cohérence territoriale et qu'après la réalisation d'une évaluation de leur impact sur les modes de déplacements, sur la programmation des transports collectifs éventuellement nécessaires et sur la perte des espaces agricoles et naturels. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« *f)* Ne permettre l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation que dans les zones couvertes par un schéma de cohérence territoriale et qu'après la réalisation d'une évaluation de leur impact sur les modes de déplacements, sur la programmation des transports collectifs éventuellement nécessaires et sur la perte des espaces agricoles et naturels. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Martial Saddier :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« *f)* Ne permettre l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation que dans les zones couvertes par un schéma de cohérence territoriale et qu'après la réalisation d'une évaluation de leur impact sur les modes de déplacements, sur la programmation des transports collectifs éventuellement nécessaires et sur la perte des espaces agricoles et naturels. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« *f)* Disposer d'outils nouveaux et adapter des outils existants, afin de permettre de préserver le foncier agricole ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« Les documents d'urbanisme seront rendus compatibles avec ces objectifs. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« Ces objectifs sont réalisés grâce à l'amélioration de l'efficacité des outils de lutte contre l'étalement urbain, en renforçant notamment le caractère opposable des Schémas de Cohérence Territoriale dans les zones sensibles. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« Ces objectifs sont réalisés grâce à l'amélioration de l'efficacité des outils de lutte contre l'étalement urbain, en renforçant notamment le caractère opposable des Schémas de Cohérence Territoriale dans les zones sensibles. »

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter l'alinéa 8 par la phrase suivante :

« De tels projets pourront être financés entre autres par des fonds de concours intercommunaux dès lors que l'EPCI sera en charge de l'élaboration du plan climat territorial. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« L'Etat lancera un programme ambitieux de reconquête des centres-villes en déclin, prioritairement dans les territoires éligibles à la prime aménagement du territoire (PAT) ou aux fonds de cohésion européens. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« L'Etat soutiendra un programme ambitieux de revitalisation des centres-villes en déclin, prioritairement dans les territoires éligibles à la prime aménagement du territoire (PAT) ou aux fonds de cohésion européens, en facilitant les projets de densification verticale de ces centres-villes. »

II. - La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Compléter l'alinéa 9 par la phrase suivante :

« Il lancera un programme ambitieux de reconquête des centres-villes en déclin, prioritairement dans les territoires éligibles à la prime aménagement du territoire (PAT) ou aux fonds de cohésion européens. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 10 :

« L'Etat encouragera un plan volontariste d'éco-quartiers impulsés par les collectivités : au moins un éco-quartier avant 2012 dans toutes les communes qui ont des programmes de développement de l'habitat significatifs ainsi qu'une quinzaine de grands projets d'innovation énergétique, architecturale et sociale. »

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

À l'alinéa 10, après les mots : « architecturale, sociale… », insérer les mots : « et paysagère, ».

Amendement présenté par M. Philippe Albarello :

I. À l'alinéa 10, après les mots : « architecturale, sociale… », insérer les mots : « et paysagère, »

II. Compléter cet alinéa par les mots : « et la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 10 par les mots : « et la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Serge Poignant :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« IV.– Tout projet immobilier public ou privé soumis au code de l'urbanisme fera l'objet d'une étude paysagère préalable et inclura la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« L'Etat s'engage à réunir l'ensemble des collectivités territoriales au 1er trimestre 2010 afin de hiérarchiser et d'articuler l'ensemble des documents d'urbanisme ». *[retiré]*

Article additionnel après l'article 7

Amendement présenté par M. François Brottes :

La politique du logement doit créer les conditions d'un aménagement durable du territoire qui repose sur une mixité sociale telle que le prévoit l'article 55 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain.

Article 8

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« Après les mots : « des paysages », insérer les mots : « la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques », et après les mots : « gérer les sols de façon économe », insérer les mots : « de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de réduire les consommations d'énergie et d'économiser les ressources fossiles. »

Amendement présenté par M. Serge Poignant :

À l'alinéa 2, après les mots : « réduire les émissions de gaz à effet de serre, », insérer les mots : « de favoriser le stockage du carbone, ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « et de favoriser le stockage du carbone par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « et de favoriser le stockage du carbone par la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 4 de cet article :

« Les collectivités publiques sont responsables en matière d'urbanisme face aux enjeux de lutte contre le réchauffement climatique et à l'adaptation face à ce changement. Leur action

est menée pour atteindre l'indépendance énergétique de leur territoire. »

Article additionnel après l'article 8

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Dans l'article R311-2 du Code de l'urbanisme, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« *e)* Une étude de faisabilité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Tout projet immobilier public ou privé soumis au code de l'urbanisme, fera l'objet d'une étude paysagère préalable et inclura la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Tout projet immobilier public ou privé soumis au code de l'urbanisme, fera l'objet d'une étude paysagère préalable et inclura la plantation d'arbres et de végétaux pérennes.

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Tout projet immobilier public ou privé soumis au code de l'urbanisme, fera l'objet d'une étude paysagère préalable et inclura la plantation d'arbres et de végétaux pérennes. *[retiré]*

Amendement présenté par M. Martial Saddier :

La participation pour voirie et réseau sera étendue au financement du transport collectif. *[sans objet]*

Article 9

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

• Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« À cet égard, afin de favoriser la modernisation des matériels de l'entreprise publique, l'État ne percevra pas de dividendes sur les résultats de la SNCF. Cette décision sera actée chaque année ».

• Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« La politique de réduction des pollutions et des nuisances fera, dans les trois mois suivant chaque début de législature, l'objet d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés ; il sera débattu et voté au Parlement ».

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

À l'alinéa 4, après le mot : « sécurité », insérer les mots : « et/ou de pollution ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Les recettes d'une contribution exceptionnelle des sociétés du secteur énergétique

pourront constituer une des sources de financement de l'État à destination de ces investissements. »

Article 10

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

À la première phrase de l'alinéa 1, après le mot et le signe : « cabotage, », insérer les mots : « répond de l'intérêt général et ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la fin de la première phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « revêt un caractère prioritaire », les mots : « est déclaré d'intérêt général. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la fin de la première phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « revêt un caractère prioritaire », les mots : « est déclaré d'intérêt général. »

Amendement présenté par Mme Françoise Branget :

À la dernière phrase de l'alinéa 1, après les mots et le signe : « de fret ferroviaire, », insérer les mots et le signe : « de fret fluvial, ». *[sans objet]*

Amendements présentés par M. Antoine Herth :

• Compléter la première phrase de l'alinéa 2 par les mots : « et de trains à gabarit important, dont les trains de conteneurs. » *[sans objet]*

• Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 2 par les mots : « compatibles avec la qualité nécessaire des sillons voyageurs. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« Les moyens dévolus à la politique des transports des marchandises sont mobilisés pour faire évoluer la part de marché du non routier de 14 à 25 % à l'échéance 2022. En première étape, le programme d'action permettra d'atteindre une croissance de 25 % de la part de marché du fret ferroviaire d'ici 2012. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour atteindre une croissance de 25 % de la part de marché du fret ferroviaire d'ici 2012. L'ensemble du fret non routier sera amené de 14 % aujourd'hui à 25 % en 15 ans. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« Les moyens dévolus à la politique des transports de marchandises sont mobilisés pour atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2012. L'ensemble du

fret non routier sera amené de 14 % aujourd'hui, à 25 % en 15 ans. Le développement du fret ferré, maritime et fluvial est déclaré d'intérêt général et inscrit dans la loi. » *[sans objet]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« La part du fret non routier devra passer de 14 % à 25 % en quinze ans. L'objectif est d'augmenter de 25 % d'ici 2012 la part du fret ferroviaire et de transférer deux millions de camions de la route vers le rail en 2020 et l'intégralité à terme. » *[sans objet]*

• À la fin de l'alinéa 3, substituer aux mots : « non routier », le mot : « ferroviaire ». *[sans objet]*

Amendements présentés par M. Philippe Duron :

• Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« La politique durable des transports donne la priorité au réseau ferré, cette priorité s'appuie sur l'amélioration et la modernisation de la qualité de l'infrastructure ferroviaire existante, qui fait l'objet d'une priorité d'investissement pour les cinq années à venir, dans le cadre d'un contrat pluriannuel entre l'État et Réseau ferré de France, et en application des contrats de projets. » *[retiré]*

• Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

« L'entretien, la régénération et la modernisation des infrastructures ferrées existantes ainsi que la création de nouvelles infrastructures relèvent de la compétence de l'État. Les moyens dévolus par l'État et ses établissements publics à la régénération du réseau sont accrus dès 2011 et sur 2011-2015 pour atteindre un niveau de 800 millions d'euros supplémentaires par rapport à l'actuel plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010. Sur 2009 et 2010, les montants prévus sont accrus pour tenir compte de l'évolution des coûts.

Les participations éventuelles et complémentaires des régions font l'objet de conventions pluriannuelles avec l'État ou RFF. Dans ce cadre les Régions bénéficient de réductions sur les péages ferroviaires pour les services dont elles ont la responsabilité. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 4 :

« Le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières, doit être abandonné. La capacité routière globale du pays ne doit plus augmenter. Ce principe s'appliquera avec bon sens. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Au début de la première phrase de l'alinéa 4, supprimer les mots et le signe : « En complément de l'effort des régions pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire,». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Antoine Herth :

Au début de la première phrase de l'alinéa 4, supprimer les mots : « En complément de l'effort des régions ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter la première phrase de l'alinéa 5 par le signe et les mots : « , avec comme

objectif le transfert de 2 millions de camions d'ici 2020, soit 50 % du trafic, et à terme l'intégralité. ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après la première phrase de l'alinéa 5, insérer la phrase suivante :

« Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit, avec comme objectif le transfert de 2 millions de camions d'ici à 2020, soit 50 % du trafic, et à terme l'intégralité. »

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

À la troisième phrase de l'alinéa 5, après les mots : « de fret », insérer les mots : « à grande vitesse ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter la première phrase de l'alinéa 6 par les mots : « en plus de l'engagement de la SNCF sur cette activité ».

Amendements présentés par M. Yanick Paternotte :

• À la dernière phrase de l'alinéa 6, après le mot : « vitesse », insérer les mots : « (par exemple le projet CAREX) ». *[retiré]*

• Compléter l'alinéa 6 par les mots : « notamment par le financement public de 80 millions d'euros des plateformes multimodales CAREX ».

• Compléter l'alinéa 6 par les mots : « notamment un (co) financement public pour la création de plateformes de fret à grande vitesse ».

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

I.– Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« La redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction versée à Réseau Ferré de France est supprimée pour les trains de fret ferroviaire afin de rendre plus attractive l'utilisation de l'électricité. »

II.– La perte de recettes entraînée par les dispositions prévues au premier alinéa est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575A du code général des impôts. *[retiré]*

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

• Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Uniquement pour les trains de fret ferroviaire, il est proposé de rendre plus attractive l'utilisation de l'électricité en supprimant la redevance pour le transport et la distribution de l'énergie de traction versée à RFF. ».

• Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« L'octroi et le maintien de la licence ferroviaire et du certificat de sécurité des opérateurs ferroviaires sont conditionnés à l'engagement de l'usage de la traction électrique lorsque l'équipement de l'infrastructure lié à l'acheminement le permet. »

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter l'alinéa 8 par la phrase suivante :

« La concertation sera mise en œuvre dès 2009 sur le devenir des grandes concessions d'exploitation des fleuves, en particulier celle du Rhône. »

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

• I.- À l'alinéa 9, substituer aux mots : « accompagnera le », les mots : « contribuera au financement du ».

II. - Au même alinéa, supprimer les mots : « créera les conditions ».

• Compléter l'alinéa 9 par la phrase suivante :

« La ligne Paris-Rouen-Le Havre, en particulier, fera l'objet des mises à niveau que nécessite la croissance des trafics conteneurisés ; la mise aux normes du contournement ferroviaire nord de la région parisienne sera élevée au rang de priorité nationale. »

• Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« L'évolution des missions et de l'organisation des établissements publics portuaires nationaux sera précisée dans le cadre d'un plan de relance global présenté par le gouvernement, qui comprendra en outre un plan d'investissement dans les liaisons fluviales. »

• Rédiger ainsi l'alinéa 10 de cet article :

« IV. - « Des dotations budgétaires de l'État, d'un montant de 80 millions d'euros, ouvertes par les lois de finances des années 2009 et 2010, encourageront la création de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique, entre la France, l'Espagne et le Portugal, comme sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, afin d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéens et alpins. Elles auront pour objectif de permettre un report modal de 5 à 10 % des trafics concernés. »

Amendements présentés par Mme Françoise Branget :

• I. Après l'alinéa 10, insérer l'alinéa suivant:

« La desserte fluviale des ports maritimes sera significativement accrue par un traitement efficace des flux de transports fluviaux, la mutualisation des coûts de manutention, la révision des pratiques fiscales pénalisantes et la réalisation d'infrastructures assurant l'interface voie d'eau/zones portuaires. À cet effet, les taxes instituées par les ports maritimes sur le transit d'unités fluvio-maritimes seront supprimées et les opérations de dédouanement pendant des transports généralisées. »

II. Les charges éventuelles qui résulteraient pour les collectivités locales de l'application de ces dispositions sont compensées à due concurrence par une augmentation de la dotation globale de fonctionnement.

III. Les charges éventuelles qui résulteraient pour l'État de l'application de ces dispositions sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts et par une augmentation de ces mêmes tarifs. *[sans objet]*

• I. Après l'alinéa 10, insérer l'alinéa suivant:

« Le maillage des ports intérieurs sera développé et leurs performances seront optimisées par des aides destinées à la modernisation, à la compétitivité de la manutention et aux

embranchements fluviaux, ainsi que des incitations aux implantations bord à voie d'eau. »

II. Les charges éventuelles qui résulteraient pour les collectivités locales de l'application de ces dispositions sont compensées à due concurrence par une augmentation de la dotation globale de fonctionnement.

III. Les charges éventuelles qui résulteraient pour l'État de l'application de ces dispositions sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts et par une augmentation de ces mêmes tarifs. *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 11 :

« Le réseau fluvial sera modernisé et développé. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Rédiger ainsi l'alinéa 11 :

« Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera défini après une concertation à engager au plus tard en 2010 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions. Ce programme inclura notamment la réalisation des lignes Paris - Clermont-Ferrand et Poitiers - Limoges. Un rapport présentant les options de tracés et les clefs de financement sera remis au plus tard en 2012. Ce programme inclura également la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest. »

Amendement présenté par Mme Françoise Branget :

Rédiger ainsi la première phrase de l'alinéa 11 :

« Le réseau fluvial dit magistral, et en particulier celui à grand gabarit, fera l'objet d'un plan de restauration et de modernisation, dont le montant financier devra être clairement établi. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Antoine Herth :

Compléter la 1ère phrase de l'alinéa 11 par les mots : « en privilégiant les projets qui présentent un potentiel élevé de report modal ».

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter l'alinéa 11 par la phrase suivante :

« La concertation sur les bassins Rhône et Saône sera relancée dès 2009. »

Amendement présenté par M. Jean-Yves Le Déaut :

Compléter l'alinéa 11 par la phrase suivante :

« Les études nécessaires à la réalisation, d'ici à 2030, d'une liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin du Rhône et le bassin de la Moselle seront poursuivies, et un débat public sera organisé d'ici à 2012. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter l'alinéa 11 par la phrase suivante :

« Les études seront menées à terme sur les aspects technico-environnementaux de la liaison « Moselle-Saône », avec pour objectif l'interconnexion des bassins fluviaux de la Seine,

du Rhône et du Rhin. »

Amendements présentés par Mme Françoise Branget :

• I. Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant:

« La mise au gabarit Va du canal Rhône à Sète et de la section Bray-Nogent sur la Seine seront réalisés. La réouverture du tunnel du Rove devra être étudiée. L'écluse nécessaire à la desserte fluviale directe de Port 2000 au Havre sera réalisée sans délais. »

II. Les charges éventuelles qui résulteraient pour les collectivités locales de l'application de ces dispositions sont compensées à due concurrence par une augmentation de la dotation globale de fonctionnement.

III. Les charges éventuelles qui résulteraient pour l'État de l'application de ces dispositions sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts et par une augmentation de ces mêmes tarifs.

• Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant:

« Sur les voies navigables de classe V et supérieures, les ponts à construire devront tenir compte d'un tirant d'air minimum de 7m ou 9,10m et devront faire l'objet d'une planification. »

• I. Après l'alinéa 11, insérer les deux alinéas suivants:

« Le maillage du réseau fluvial à grand gabarit sera poursuivi par la réalisation des liaisons inter-bassins Saône-Rhin, Saône-Moselle, Seine-Est. La carte de ce maillage, établie après études et concertation, devra assurer la cohérence du bouclage du réseau national à grand gabarit et sa connexion avec l'Europe fluviale. L'inscription de cette carte au schéma du réseau transeuropéen de transport sera demandée auprès de l'Union européenne. »

« Pour les liaisons Saône-Rhin et Saône-Moselle, l'État engagera immédiatement des études socio-économiques et technico-environnementales complémentaires ainsi qu'une étude d'arbitrage pour déterminer la pertinence et les avantages de chaque liaison vis-à-vis des objectifs de tonnages transportés, de report modal, d'aménagement durable des territoires et de constitution d'un grand axe fluvial européen. L'étude d'arbitrage devra s'assurer, selon des critères de cohérence du réseau fluvial à grand gabarit, de la complémentarité des deux liaisons et, le cas échéant, déterminer l'ordre de réalisation. Les procédures préalables aux travaux de la liaison prioritaire devront être engagées dans l'année suivant les conclusions de l'étude d'arbitrage. »

II. Les charges éventuelles qui résulteraient pour les collectivités locales de l'application de ces dispositions sont compensées à due concurrence par une augmentation de la dotation globale de fonctionnement.

III. Les charges éventuelles qui résulteraient pour l'État de l'application de ces dispositions sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts et par une augmentation de ces mêmes tarifs.

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant :

« Un plan d'investissement dans les liaisons fluviales sera mené avec pour objectif le retrait des routes d'un million de camions d'ici à 2020. »

Amendement présenté par Mme Françoise Branget :

Rédiger ainsi l'alinéa 12 :

« Pour financer le plan de restauration et de modernisation du réseau fluvial, le soutien de l'État à la batellerie sera maintenu et Voies Navigables de France pourra percevoir de nouvelles ressources extra-budgétaires, telles que des fonds pérennes et dédiés ou des taxes parafiscales à étudier dès à présent. La modernisation de la flotte fluviale devra également être accélérée par des aides adaptées, l'innovation technique, le soutien aux métiers de la voie d'eau et de la formation professionnelle.»

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Compléter l'alinéa 13 par les mots : « et par l'affichage des émissions gaz à effet de serre des prestations de transports. » *[sans objet]*

• Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« Dès l'année 2009, les moteurs des véhicules seront bridés afin qu'ils ne puissent dépasser la vitesse limite de 100 km/h. » *[sans objet]*

• Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« L'État proposera aux autres membres de l'Union européenne, la mise en place, avant 2010, de l'interdiction de fabriquer, importer et commercialiser à l'intérieur de l'Union des véhicules légers de cylindrée supérieure à 1,5 litre. » *[sans objet]*

• Après l'alinéa 13, insérer l'alinéa suivant :

« Les tarifs de péages autoroutiers sont modulés en fonction du nombre d'occupants des véhicules. Ces tarifs sont également relevés à proportion de la cylindrée des véhicules, poids lourds compris. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Rédiger ainsi l'alinéa 14 :

« Une taxe kilométrique sur les poids lourds visant à financer les nouvelles infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable de transport définie au présent chapitre sera perçue à partir de 2010. Un décret fixera les modalités de détermination de cette taxe, en prenant notamment en compte la charge utile maximale et le nombre de kilomètres parcourus. Cette taxe, isolée en pied de facture, pourra être refacturée au donneur d'ordres en contrepartie de l'usage de l'infrastructure routière et autoroutière et des routes départementales et communales. »

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

À l'alinéa 14, après le mot : « marchandises », insérer les mots : « pourra être créée à compter de 2011 après expérimentation ».

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

À l'alinéa 14, après le mot : « infrastructures », insérer les mots : « alternatives à la route ».

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Après le mot : « chapitre », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 14 :

« sera perçue, à compter de 2010. Le montant de la taxe sera fonction des émissions spécifiques du véhicule, de la charge utile maximale, du nombre de kilomètres parcourus, et s'appliquera aux véhicules à partir de 3,5T. Cette taxe visera à faire acquitter aux donneurs d'ordre/chargeurs de transports le coût de l'usage de l'infrastructure routière du réseau national non concédé et des routes départementales et communales susceptibles de subir un report de trafic. Les recettes de cette taxe seront affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) avec reversement aux collectivités concernées pour l'usage des infrastructures autres que celles du réseau national. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

À l'alinéa 14, après le mot : « chapitre », insérer les mots : « à compter de 2011 ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 14, substituer au mot : « pourra », les mots : « sera mise en place ».

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

À l'alinéa 14 :

I.- Substituer aux mots : « pourra à compter de », les mots : « sera mise en place en »,

II.- Substituer aux mots : « être perçue », les mots : « et perçue ».

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

À l'alinéa 14, substituer aux mots : « pourra à compter de 2011, après expérimentation », les mots : « cette taxe kilométrique sur les poids lourds devrait financer les projets de réduction des impacts environnementaux en zone urbaine et ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 14 substituer aux mots : « pourra à compter de 2011, après expérimentation, être perçue à raison du coût du réseau routier national non concédé et des routes départementales et communales susceptibles de subir un report de trafic », les mots et les phrases suivants :

« sera perçue, à compter de 2010. Le montant de la taxe sera fonction des émissions spécifiques du véhicule, de la charge utile maximale, du nombre de kilomètres parcourus, et s'appliquera aux véhicules à partir de 3,5T. Cette taxe visera à faire acquitter aux donneurs d'ordre/chargeurs de transports le coût de l'usage de l'infrastructure routière du réseau national non concédé et des routes départementales et communales susceptibles de subir un report de trafic. Les recettes de cette taxe seront affectées à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) avec reversement aux collectivités concernées pour l'usage des infrastructures autres que celles du réseau national.

Par ailleurs, la France défendra au niveau européen une révision de la directive Eurovignette en vue d'une meilleure intégration des coûts. »

Amendement présenté par Mme Françoise Branget :

À l'alinéa 14, substituer aux mots : « réseau routier national non concédé » les mots : « réseau routier et autoroutier national non concédé ».

Amendement présenté par Mme Chantal Berthelot :

Compléter l'alinéa 14 par la phrase suivante :

« Cette taxe ne pourra être perçue en Outre-mer où il n'existe pas pour l'instant de modes de transport alternatifs pour les marchandises. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Après l'alinéa 14, insérer l'alinéa suivant : « La France portera au niveau communautaire la demande de révision de la directive euro vignette en vue d'une intégration des coûts externes dans leur intégralité, particulièrement ceux environnementaux. »

Article 11

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

Compléter l'alinéa 1 par les mots : « tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 1 par les mots : « tout en limitant la consommation des espaces agricoles et naturels. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Antoine Herth :

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Afin d'assurer la multimodalité et l'intégration du système de transport public de voyageurs, la Région coordonne sur son territoire les actions de l'ensemble des autorités organisatrices de transport en matière de tarification multimodale et d'information multimodale. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Une politique durable des transports passe par une amélioration de la gouvernance actuelle des transports et notamment par l'évolution des compétences des autorités organisatrices (stationnement, péages urbains, stationnement). Une coordination entre les autorités organisatrices, les agglomérations, les régions, les départements, et l'État est nécessaire pour aboutir à une harmonisation des titres de transport. »

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Il devra notamment être établi une cartographie des points noirs actuels et prévisibles à l'horizon 2025 du réseau ferroviaire pour accorder la priorité à leur dé-saturation. »

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

À la première phrase de l'alinéa 3, après les mots : « L'État veillera à ce que », insérer les mots : « le fret et ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Supprimer la première phrase de l'alinéa 4. *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I.– Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« L'État s'engage notamment à ce qu'en 2012 la ligne du RER B soit prolongée au-delà de la gare d'Antony pour lier directement le réseau RER à l'aéroport d'Orly ».

II.– La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux article 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendements présentés par M. Yanick Paternotte :

• À la première phrase de l'alinéa 5, après le mot : « sonores », insérer les mots : « et la pollution de l'air ». *[retiré]*

• Compléter la première phrase de l'alinéa 5 par les mots : « et à indemniser les riverains survolés ».

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Toute exonération de charges, de taxe aéroportuaire, toute défiscalisation ou aide diverse par les collectivités ou les établissements gestionnaires, aux compagnies low costs sont interdites. »

Amendements présentés par M. Yanick Paternotte :

• Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Afin de permettre une meilleure protection de l'environnement aux abords des aéroports internationaux, les couloirs et survols aériens seront codifiés ainsi que les approches à partir de 10 000 pieds (ft). Dans ces « couloirs aériens » et ces « approches », un réseau de capteurs de pollution permettra une traçabilité et une évaluation objective des nuisances sonores et atmosphériques subies. Cette codification, et le réseau de capteurs déployé, permettra d'indemniser les riverains sur le mode « pollueur-payeur. »

• À la première phrase de l'alinéa 6, supprimer les mots : « la consommation de carburant et ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter la première phrase de l'alinéa 6 par les mots : « et en soutenant l'accélération de la modernisation des flottes. »

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

Compléter la première phrase de l'alinéa 6 par les mots : « y compris au sol sur le territoire des aéroports. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I.– À la deuxième phrase de l'alinéa 6, substituer aux mots : « pouvant s'élever », les

mots : « s'élevant ».

II.– La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« La France mettra à l'étude le vrai coût du transport aérien ainsi que la mise en place d'une taxe pour les avions sur les lignes intérieures lorsqu'il existe une alternative ferroviaire de même qualité : taxe sur les rotations , ou sur les passagers, ou sur le kérosène. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter l'alinéa 8 par les phrases suivantes :

« La France, dans le cadre de sa politique multimodale intégrée des transports, met en place une taxe sur le kérosène applicable sur les lignes aériennes dont l'itinéraire dispose d'une desserte TGV à qualité de prestation comparable. Le produit de cette taxe sera affecté au financement des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable des transports définie au présent chapitre. »

Amendement présenté par M. Martial Saddier :

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« La France pourra renforcer dans les zones de montagne les contraintes imposées au trafic des poids lourds routiers. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« La France renforcera les contraintes imposées au trafic nocturne d'aéroports en zone urbanisée pour réduire ce trafic au minimum incompressible. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« La France renforcera les contraintes imposées au trafic nocturne d'aéroports en zone urbanisée pour réduire ce trafic au minimum incompressible. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« La France renforcera les contraintes imposées au trafic nocturne d'aéroports en zone urbanisée pour réduire ce trafic au minimum incompressible. » *[retiré]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« La France renforcera les contraintes imposées au trafic nocturne d'aéroports en zone urbanisée pour réduire ce trafic au minimum incompressible. »

• Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« L'État fixera par voie réglementaire la mise en place d'une taxation du kérosène pour les vols intérieurs. En outre, l'État proposera ce dispositif aux autres États membres de l'Union européenne pour sa généralisation au plan communautaire. » *[sans objet]*

• Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« La France interdit le trafic nocturne aéroportuaire entre minuit et 05h00 du matin. » *[sans objet]*

• Au début de l'alinéa 9, après la référence « III . », insérer les phrases suivantes :

« La France s'engagera sur une mise à niveau préalable du réseau ferroviaire classique existant. À côté de l'effort des régions, la contribution annuelle de l'État et des établissements publics sera accrue de 400 millions d'euros, soit une multiplication par 2,5 par rapport à 2004. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Antoine Herth :

Compléter l'alinéa 9 par la phrase suivante :

« Afin d'assurer dans les meilleurs délais cette connexion, la réalisation des lignes à grande vitesse assurant la jonction directe avec un réseau à grande vitesse d'un pays de l'Union européenne dans le cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE) est prioritaire. »

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

Compléter la première phrase de l'alinéa 10 par les mots : « et sur les espaces agricoles et naturels. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter la première phrase de l'alinéa 10 par les mots : « et sur les espaces agricoles et naturels. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Daniel Fasquelle :

À la deuxième phrase de l'alinéa 10, après le mot : « porter », insérer les mots : « sur la ligne Paris-Amiens-Londres, via la côte picarde et la côte d'Opale, ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

A la deuxième phrase de l'alinéa 10, après le mot : « porter », insérer les mots : « sur la ligne Paris-Amiens-Londres, via la côte picarde et ». *[retiré]*

Amendements présentés par M. Yanick Paternotte :

• A la deuxième phrase de l'alinéa 10, après le mot : « l'interconnexion », insérer les mots : « Ouest et ».

• Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 10 par les mots : « la ligne Lille-Lyon par St-Quentin, Reims, Châlons-en-Champagne, Vatry. »

Amendement présenté par M. Antoine Herth :

Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« Les lignes pour lesquelles les études détaillées sont déjà engagées constituent un objectif prioritaire. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Rédiger ainsi l'alinéa 11 :

« Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera défini après une concertation à engager au plus tard en 2010 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions. Ce programme inclura notamment la réalisation des lignes Paris - Clermont-Ferrand et Poitiers - Limoges. Un rapport présentant les options de tracés et les clefs de financement sera remis au plus tard en 2012. Ce programme inclura également la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest. »

Amendements présentés par M. Jean Dionis du Séjour :

• À l'alinéa 11, après le mot : « étude », insérer les mots : « d'un barreau Creil-Roissy, ».

• À l'alinéa 11, après le mot : « étude », insérer les mots : « de la ligne Paris-Amiens-Londres, via la Côte picarde ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Daniel Flasquelle :

Compléter l'alinéa 11 par la phrase suivante :

« Une attention toute particulière est accordée à la desserte des territoires touristiques ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter la 1ère phrase de l'alinéa 12 par les mots : « comme l'électrification de la ligne Paris-Amiens-Boulogne ».

Amendement présenté par M. Antoine Herth :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Les contrats de projets État-région accordent, en matière de transport, la priorité au mode ferroviaire. Ils concourent au développement de l'offre de transport ferroviaire régional, notamment à l'amélioration des dessertes périurbaines. Ils tiennent compte notamment de la nécessité, pour le réseau ferroviaire régional, d'ajuster sa capacité aux besoins nouveaux résultant de l'extension du réseau à grande vitesse. »

Article 12

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer l'alinéa 1.

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter la première phrase de l'alinéa 1 par les mots : « ainsi qu'à optimiser l'utilisation des espaces agricoles et naturels. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À la fin de la deuxième phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « une charte des usages », les mots : « d'un code ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la fin de la deuxième phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « charte des usages », le mot : « code ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la fin de la deuxième phrase de l'alinéa 1, substituer au mot : « charte », le mot : « code ».

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« L'État donnera aux collectivités locales les moyens juridiques permettant de décider à la demande des communes qui le souhaitent la mise en place de péages urbains, afin d'améliorer la fluidité de la circulation et de favoriser l'utilisation des moyens de transport collectifs. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Les communes traversées par des autoroutes urbaines bénéficieront de financements pour des projets environnementaux (protection phonique, couverture d'autoroute) conformément au principe de précaution afin de réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique en zone urbaine. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Les agglomérations de plus de 100 000 habitants pourront décider de la mise en place de péages urbains, afin d'améliorer la fluidité de la circulation, de favoriser l'utilisation des moyens de transport collectif et de préserver l'environnement. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Compléter la première phrase de l'alinéa 2, par les mots : « acquittées annuellement ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter la première phrase de l'alinéa 2 par le mot : « annuelles ».

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter la première phrase de l'alinéa 2 par le mot : « annuelles ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter la première phrase de l'alinéa 2 par le mot : « annuelles ».

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

Après la première phrase de l'alinéa 2, insérer la phrase suivante :

« Le produit financier des écopastilles servira à financer les projets environnementaux

indispensables à la réduction des nuisances urbaines le long des autoroutes (bruit, pollution de l'air). »

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Les autorités organisatrices, collectives locales et leurs établissements publics, mettent en place une gouvernance coordonnée afin d'articuler et mettre en synergie leurs actions pour une meilleure organisation des transports collectifs, notamment pour rapidement mettre à disposition des usagers une billetique multimodale unique facilitant l'accessibilité. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 4 par les mots :

« avec notamment l'expérimentation de voies réservées sur les autoroutes, les entrées, les agglomérations, pour les transports collectifs, le co-voiturage et les taxis ainsi que la mise en place éventuelle d'une réduction de la vitesse des véhicules ».

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

I. – Rédiger ainsi l'alinéa 5 :

« Hors Île de France, l'État apportera des aides d'un montant de 4 milliards d'euros pour la création de 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de transports collectifs en sites propres d'ici 2020 pour un investissement total de 18 milliards d'euros. L'État pourra apporter une aide complémentaire sous forme de prêts bonifiés. »

II. – Supprimer l'alinéa 6.

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la première phrase de l'alinéa 6, substituer au chiffre : « 2,5 », le chiffre : « 4 ».

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

A la première phrase de l'alinéa 6, après le mot : « sensibles », insérer les mots : « auquel l'État apportera une aide de 500 millions d'euros. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Des communes seront intégrées dans le champ du versement transport en fonction de leur population de saison. Des majorations spécifiques du taux plafond du versement transport seront également rendues possibles pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants réalisant un TCSP. Enfin, une extension géographique du périmètre de perception du versement transport et la modulation de son taux doivent être mises en œuvre afin que les régions puissent disposer de nouvelles sources de financement. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. – Substituer à la seconde phrase de l'alinéa 7 les deux phrases suivantes :

« Ils devront améliorer de façon substantielle la desserte des quartiers sensibles et comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique. L'État consacrera une enveloppe spécifique de 500 millions d'euros au développement de la desserte des quartiers sensibles. »

II. - La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. » *[retiré]*

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

• À la seconde phrase de l'alinéa 7, après le mot : « Ils », insérer les mots : « devront améliorer de manière substantielle la desserte des quartiers sensibles et ».

• Compléter l'alinéa 7 par la phrase suivante :

« L'État consacrera une enveloppe spécifique de 500 millions d'euros au développement de la desserte des quartiers sensibles. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« III. - De nouveaux outils de financements seront mis à disposition des collectivités. Des communes seront intégrées dans le champ du versement transport en fonction de leur population de saison touristique. Des majorations spécifiques du taux plafond du versement transport seront également rendues possibles pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants réalisant un transport collectif en site propre. Enfin, une extension géographique du périmètre de perception du versement transport et la modulation de son taux doivent être mises en oeuvre afin que les régions puissent disposer de nouvelles sources de financement. »

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« De nouveaux outils de financements seront mis à disposition des collectivités. Des communes seront intégrées dans le champ du versement transport en fonction de leur population de saison touristique. Des majorations spécifiques du taux plafond du versement transport seront également rendues possibles pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants réalisant un transport collectif en site propre. Enfin, une extension géographique du périmètre de perception du versement transport et la modulation de son taux doivent être mises en œuvre afin que les régions puissent disposer de nouvelles sources de financement. ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Les recettes d'une contribution exceptionnelle des sociétés du secteur pétrolier pourront constituer une des sources de financement de l'État pour aider à ces investissements. »

Article 13

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Supprimer la deuxième phrase de l'alinéa 1.

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« De même, la prolongation du métro automatique Val-CDG dans l'Est du Val-d'Oise aura pour mission de relier le pôle économique aéroportuaire de Roissy à sa zone hôtelière et à

une gare proche du réseau Paris-Creil afin de faciliter les liaisons « domicile-emploi », notamment dans l'Est du Val-d'Oise, le Sud de l'Oise et le Nord de la Seine-Saint-Denis. »

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« À ce titre, l'État s'engage à accompagner le STIF, autorité organisatrice des transports en Île de France, par la mise en place de dispositifs de financement adaptés, notamment par une évolution de la réglementation applicable au versement transport, à de nouvelles ressources fiscales, tout particulièrement la taxation de la valorisation des terrains découlant de projets d'infrastructures nouvelles et la taxation des bureaux. »

Article additionnel après l'article 13

Amendement présenté par M. Patrick Ollier, président :

I. - À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L642-3 du code du patrimoine, les mots : « représentant de 1'Etat dans la région » sont remplacés par les mots : « représentant de l'État dans le département ».

II. - À la première phrase du deuxième alinéa de l'article L642-3 du code du patrimoine, les mots : « après avis de la section de la commission régionale du patrimoine et des sites » sont supprimés.

III. - La dernière phrase du deuxième alinéa de l'article L642-3 du code du patrimoine est ainsi rédigée :

« Un décret en Conseil d'État détermine le délai de saisine du représentant de l'État dans le département ainsi que le délai dont il dispose pour émettre son avis ».

IV. - Au dernier alinéa de l'article L. 642-3 du code du patrimoine, les mots: « préfet de région » sont remplacés par les mots : « représentant de l'État dans le département ». *[sans objet]*

Article 14

Amendements présentés par M. Jean Dionis du Séjour :

• À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « environnement », insérer les mots : « de limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels ». *[retiré]*

• Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« Pour le transport de marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, est déclaré d'intérêt général. » *[retiré]*

Amendements présentés par M. Daniel Paul :

• Compléter l'alinéa 7 par les mots : « qui répondent de l'intérêt général ». *[retiré]*

• Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances. À cet effet, l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de

déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activités, ainsi que le développement du covoiturage, du service de mise à disposition de véhicules pour un usage temporaire (« autopartage »), de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'un code de la rue. Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable, telles que la gestion du stationnement, de la voirie, la mise en place de péages urbains, seront attribuées aux autorités organisatrices de transports urbains. »

• Compléter cet article par les quatre alinéas suivants :

« La politique des transports optimise l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées. Elle veille à leur mise à niveau préalable et à leur entretien.

La politique des transports favorise la complémentarité des modes, notamment par l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances. Elle encourage, grâce à la coopération entre les autorités organisatrices et entre les opérateurs, la coordination de l'exploitation des réseaux, la tarification combinée et l'information multimodale des usagers.

La politique des transports accorde, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et périurbaines et aux investissements ferroviaires, fluviaux et maritimes par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.

Elle permet la desserte, par au moins un service de transport remplissant une mission de service public, des territoires de faible densité démographique, à partir des grands réseaux de transport. »

Amendement présenté par M. Maxime Bono :

Compléter cet article par les quatre alinéas suivants :

« La politique des transports optimise l'utilisation des réseaux et équipements existants par des mesures d'exploitation et des tarifications appropriées. Elle veille à leur mise à niveau préalable et à leur entretien.

La politique des transports favorise la complémentarité des modes, notamment par l'aménagement des lieux d'échanges et de correspondances. Elle encourage, grâce à la coopération entre les autorités organisatrices et entre les opérateurs, la coordination de l'exploitation des réseaux, la tarification combinée et l'information multimodale des usagers.

La politique des transports accorde, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et périurbaines et aux investissements ferroviaires, fluviaux et maritimes par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.

Elle permet la desserte, par au moins un service de transport remplissant une mission de service public, des territoires de faible densité démographique, à partir des grands réseaux de transport. »

Article additionnel après l'article 14

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Le schéma national des nouvelles infrastructures de transport tous modes, qui constitue une révision du CIADT de décembre 2003, sera réalisé avant la fin de l'année 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle. Il évaluera globalement leur cohérence et leur impact sur l'environnement et l'économie, avant toute nouvelle décision. De la même façon, il établira et évaluera une programmation régionale des infrastructures de transport.

La réalisation d'infrastructures nouvelles doit aller de pair avec l'amélioration des services, de la maintenance et de l'exploitation des réseaux existants. *[retiré]*

Article 15

Amendement présenté par M. Philippe Duron :

Rédiger ainsi les alinéas 2 à 10 :

« Art. 4. – I. – Un schéma national de la mobilité durable fixe les orientations de la Nation en matière d'entretien curatif et préventif, de réduction des impacts environnementaux, de modernisation et de développement des réseaux relevant de sa compétence, et en matière d'aides apportées aux collectivités territoriales pour le développement de leurs propres réseaux.

Il vise à favoriser les conditions de report vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement en poursuivant, de manière simultanée, les trois objectifs suivants :

a) À l'échelle européenne et nationale, poursuivre la construction d'un système de transport ferroviaire à haut niveau de service pour les voyageurs et pour le fret ;

b) Au niveau régional, renforcer la multipolarité des régions ;

c) Au niveau local, améliorer les déplacements dans les aires métropolitaines.

Il veille à la cohérence globale des réseaux de transport et évalue leur impact sur l'environnement et l'économie.

Il permet de mettre en œuvre les dispositions des articles 9 à 14 de la loi n°…. du …. 2009.

Il sert de référence à l'État et aux collectivités territoriales, qui sont associées au cours de son élaboration, pour harmoniser la programmation de leurs investissements respectifs en infrastructures de transport.

Il est révisé tous les 5 ans, et présenté en Comité Interministériel d'Aménagement et de Compétitivité des Territoires, après consultation du Parlement et des régions.

Pour la réalisation de ces objectifs, l'État et les collectivités et établissements gestionnaires d'infrastructures ferroviaires et fluviales passeront des contrats d'objectifs pluriannuels définissant des priorités et prévoyant les moyens nécessaires à leurs actions.»

Amendements présentés par M. Jean Dionis du Séjour :

• I.– À l'alinéa 2, après le mot : « transport », insérer le signe et les mots : « , réalisé avant la fin de l'année 2009 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle ».

II.– Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« La réalisation d'infrastructures nouvelles doit aller de pair avec l'amélioration de services, de la maintenance et de l'exploitation des réseaux existants. »

• À l'alinéa 2, après le mot : « environnementaux », insérer les mots et le signe : « et de réduction de la consommation des espaces agricoles et naturels, ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

Compléter l'alinéa 8 par les mots : « et de projets environnementaux visant à réduire les nuisances (bruit, pollution de l'air) des infrastructures existantes, notamment des autoroutes urbaines. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« Ce schéma national des nouvelles infrastructures de transport tous modes, qui constitue une révision du CIADT de décembre 2003, sera réalisé en 2008 en concertation avec les parties prenantes du Grenelle. Il évaluera globalement la cohérence et l'impact de tout projet sur l'environnement et l'économie, avant toute nouvelle décision. De la même façon, il établira et évaluera une programmation régionale des infrastructures de transport. La réalisation d'infrastructures nouvelles doit aller de pair avec l'amélioration des services, de la maintenance et l'exploitation des réseaux existants. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la fin de l'alinéa 9, substituer au mot : « périodiquement », les mots : « tous les trois ans ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

À la fin de l'alinéa 9, substituer au mot : « périodiquement », les mots : « tous les trois ans ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Rédiger ainsi les alinéas 11 et 12 :

« II.– Un groupe de suivi des projets d'infrastructures majeurs est mis en place. Il est composé des représentants de l'État, des collectivités territoriales, des organisations syndicales, des organisations patronales et des représentants de la société civile. Il est chargé de discuter de la viabilité des projets et d'assurer le suivi de ceux qui auront été autorisés.

« Le groupe de suivi détermine les projets d'infrastructures qui feront l'objet d'un tel suivi. Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités de ce suivi. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 11 :

« Un groupe de suivi des projets d'infrastructures majeurs est mis en place. Il est composé des représentants de l'État, des collectivités territoriales, des organisations syndicales, des organisations patronales et des représentants de la société civile. Il est chargé de discuter de la viabilité des projets et d'assurer le suivi de ceux qui auront été autorisés. »

Amendement présenté par Mme Chantal Berthelot :

Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 11 par les mots : « y compris d'Outre-mer ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 12 :

« Le groupe de suivi détermine les projets d'infrastructures qui feront l'objet d'un tel suivi. Un arrêté du ministre chargé des transports précise les modalités de ce suivi. »

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Après l'alinéa 12, insérer l'alinéa suivant :

« Un observatoire des transports évalue les modes de transport et les infrastructures au regard de la lutte contre le changement climatique. Il associe des représentants de l'État, des collectivités locales, des organisations syndicales, des organisations patronales et des organisations non-gouvernementales. Il favorise notamment la connaissance des émissions de gaz à effet de serre par les utilisateurs de transports et l'intermodalité. Dès à présent, il est sollicité pour proposer les modifications à envisager aux décisions d'infrastructures nouvelles intervenues dans le CIAT du 18 décembre 2003. »

Article additionnel après l'article 15

Amendement présenté par M. Antoine Herth :

Après le 1er alinéa de l'article 21-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Les Régions peuvent également conclure des accords avec d'autres opérateurs ferroviaires sous réserve du respect des règles de mise en concurrence préalable. » *[retiré]*

Article additionnel avant l'article 16

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

L'État s'engage à la création d'un Pôle Public de l'Énergie regroupant l'ensemble des acteurs publics et privés de l'énergie dont les missions de service public sont de garantir le droit à l'énergie pour tous avec des tarifs administrés dans le cadre d'une politique respectueuse des grands objectifs environnementaux, de partager les coûts d'investissements industriels, de recherche et de formation, et de construire un cadre sécurisé de production et de distribution énergétique. La France promouvra au niveau européen le principe de la souveraineté énergétique européenne et la mise en place d'une agence européenne dotée des mêmes objectifs que le pôle national.

Article 16

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Avant l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« En tant que bien de première nécessité, l'énergie réclame une stratégie spécifique : une politique énergétique. À cet égard notre société est confrontée à la triple contrainte de la pollution de l'air et de l'effet de serre, du déclin des hydrocarbures, et des risques technologiques, au premier rang desquels le risque nucléaire. La politique énergétique de la France est d'abord basée sur la réduction de ces contraintes par la priorité donnée à la sobriété et à l'efficacité énergétiques. »

• Avant l'alinéa 1, insérer les deux alinéas suivants :

« Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la France met en œuvre un programme d'économie d'énergie et prévoit un recours accru aux énergies renouvelables adossant aux réseaux centralisés des réseaux décentralisés permettant davantage d'autonomie.

La France s'engage à porter la part des énergies renouvelables à 23 % de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020 et à améliorer son efficacité énergétique de 20 % sur la même période. Ces deux objectifs sont indissociables de la réussite de la politique énergétique de la France. »

Amendement présenté par M. Jean-Claude Lenoir :

I.– À l'alinéa 1, après le mot : « énergie », insérer les signes et les mots : « , ou de l'utilisation d'énergie renouvelable, ».

II.– À la première phrase de l'alinéa 2, après le mot : « énergie », insérer les mots et le signe : « et de produire des énergies renouvelables, ».

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• À l'alinéa 1, après le mot : « étiquetage », insérer les mots : « énergétique à tous les appareils de grande consommation (téléviseurs, ordinateurs, électroménagers) ».

• À l'alinéa 3, substituer aux mots : « les projets d'interdiction », les mots : « l'interdiction d'ici 2010 ».

• À la première phrase de l'alinéa 4, substituer aux mots : « étudiera la possibilité d'imposer », le mot : « imposera ».

Article 17

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la 1ère phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots et au taux : « au moins 20% », le taux : « 23% »

Amendements présentés par M. Jean Dionis du Séjour :

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Les différentes filières d'énergies renouvelables concourent de façon équilibrée à la réalisation de cet objectif global. »

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Pour favoriser l'atteinte de l'objectif de 20% d'énergies renouvelables à l'horizon 2020, toutes les unités de production d'énergies renouvelables d'une puissance installée inférieure ou égale à 12 méga watts bénéficieront de l'obligation d'achat de l'électricité dès lors qu'elles se conformeront aux critères environnements définis par les lois en vigueur et aux normes techniques de production. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 1, insérer les alinéas suivants :

« Les différentes sources d'énergie renouvelables sont ainsi définies :

Sources d'énergie renouvelables : les sources d'énergie non fossiles et non nucléaires (énergie éolienne, solaire, géothermique, houlomotrice, marémotrice et hydraulique, biomasse, gaz de décharge, gaz de stations d'épuration d'eaux usées et biogaz).

Biomasse : la fraction biodégradable des produits, déchets et résidus provenant de l'agriculture (comprenant les substances végétales et animales), de la sylviculture et des industries connexes, ainsi que la fraction biodégradable des déchets industriels et municipaux.

Electricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables : l'électricité produite par des installations utilisant exclusivement des sources d'énergie renouvelables, ainsi que la part d'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables dans des installations hybrides

utilisant les sources d'énergie classiques, y compris l'électricité renouvelable utilisée pour remplir les systèmes de stockage, et à l'exclusion de l'électricité produite à partir de ces systèmes.

Consommation d'électricité : la production nationale d'électricité, y compris l'autoproduction, plus les importations, moins les exportations (consommation intérieure brute d'électricité). »

Amendements présentés par M. Jean-Claude Lenoir :

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Les quatre grandes priorités d'actions de l'État, pour développer les énergies renouvelables, sont les suivantes : des règles simplifiées pour les procédures administratives qui s'appliquent aux installations de production d'énergie à partir de sources renouvelables ; une fiscalité incitative permettant une pénétration plus forte des énergies renouvelables dans les bâtiments ; l'instauration d'un seuil « énergies renouvelables » dans les réglementations relatives à la performance énergétique des bâtiments et l'accompagnement de cette mesure par la mise en place de formations initiales et continues spécifiques aux métiers de l'installation d'équipement utilisant une source d'énergie renouvelable ; le développement du réseau électrique afin d'accueillir les nouvelles capacités de production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables est programmé. » *[retiré]*

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« L'État, pour développer les énergies renouvelables, décide de simplifier les procédures administratives qui s'appliquent aux installations de production d'énergie à partir de sources renouvelables ; ». *[retiré]*

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« L'État, pour concourir au développement des énergies renouvelables dans le bâtiment, instaurera un seuil minimal d'énergies renouvelables dans les réglementations relatives à la performance énergétique des bâtiments et accompagnera cette mesure par la mise en place de formations initiales et continues spécifiques aux métiers de l'installation d'équipement utilisant une source d'énergie renouvelable. » *[retiré]*

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« L'État, pour développer les énergies renouvelables, décide d'adapter le réseau électrique afin d'accueillir les nouvelles capacités de production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables. » *[retiré]*

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« L'État, pour développer les énergies renouvelables, décide de pérenniser une fiscalité incitative permettant une pénétration plus forte des énergies renouvelables dans les bâtiments. » *[retiré]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Après l'alinéa 2, insérer les deux alinéas suivants :

« Au vu de l'ensemble des risques présentés par la filière électronucléaire, la France doit s'engager vers la sortie du nucléaire. Aucune construction de nouveau réacteur ne sera entreprise.

L'EPR, la filière MOX et le projet ITER sont abandonnés.»

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Le centre de retraitement de la Hague est reconverti en centre de recherche et de développement de la gestion et du conditionnement des déchets nucléaires. »

• Après l'alinéa 2, insérer les deux alinéas suivants :

« La part du nucléaire sera adaptée à la baisse de la demande en électricité et la montée en puissance prioritaire des énergies renouvelables.

Par ailleurs, vu le caractère stratégique et sensible de cette technologie, tout projet d'exportation de technologie ou signature d'accord de coopération nucléaire civil sera soumis à un vote du Parlement. »

• Supprimer la seconde phrase de l'alinéa 3.

Amendement présenté par M. Jean-Claude Lenoir :

À l'alinéa 3, substituer à la seconde phrase les deux phrases suivantes :

« Les dépenses de recherche et de développement publiques consacrées aux énergies renouvelables seront portées à au moins 100 millions d'euros. Le développement des énergies renouvelables est une composante essentielle d'une politique de développement durable qui doit intégrer l'ensemble de ses objectifs et en particulier les objectifs environnementaux. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« La mise en place d'un fonds de développement de la chaleur renouvelable permettra d'apporter en plus du maintien des aides à l'investissement existantes, un soutien supplémentaire à la production et à la consommation collective de chaleur d'origine renouvelable, à partir notamment de biomasse, de biogaz, de géothermie performante et d'énergie solaire sous la forme d'une prime au kWh renouvelable et d'un dispositif assurantiel contre les pertes de débouchés. Un décret en Conseil d'État établira les règles de fonctionnement de ce nouveau dispositif. »

Amendement présenté par M. Alain Gest :

Compléter l'alinéa 4 par les deux phrases suivantes :

« Dans chaque région, dans un délai d'un an après la publication de la présente loi, une conférence régionale des énergies renouvelables, placée sous la présidence du Président du Conseil Régional et associant les départements, les communes et leurs groupements, élabore un projet de schéma régional des énergies renouvelables, qui définit, par zones géographiques, sur la base des potentiels de la région, et en tenant compte des objectifs nationaux, les objectifs qualitatifs et quantitatifs de la Région en matière de valorisation du potentiel énergétique renouvelable de son territoire. Le Préfet de région, après réalisation d'une enquête publique, arrête le schéma régional des énergies renouvelables ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« Le système du tarif d'achat est maintenu, étendu à toutes les énergies renouvelables et renforcé. »

Amendements présentés par M. Alain Gest :

• Après l'alinéa 4, insérer les deux alinéas suivants :

« L'article L553-3 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« L'exploitant d'une installation produisant de l'électricité à partir de l'énergie mécanique du vent est responsable de son démantèlement et de la remise en état du site à la fin de l'exploitation. Il lui appartient de fournir, dès le dépôt de sa demande de permis de construire une lettre par laquelle il s'engage, dès la fin d'exploitation du site, à remettre ce dernier en l'état en précisant les modalités, et les garanties financières, caution bancaire ou engagement d'un assureur, dont le montant est établi compte tenu du coût estimé des opérations de remise en état, de restauration ou de réhabilitation sur site, et destinées à assurer la réversibilité effective des modification au milieu naturel. » *[retiré]*

• Après l'alinéa 4, insérer les deux alinéas suivants :

« L'article 1648 A I *bis* du Code Général des Impôts est ainsi rédigé :

« Pour les établissements produisant de l'énergie ou traitant des combustibles, toute unité de production ou de traitement est considérée comme un établissement pour l'application du paragraphe I (1), à l'exception des éoliennes terrestres. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« Les rapports de programmation pluriannuelle des investissements réalisés dans les domaines de l'électricité et de la chaleur devront être cohérents avec les objectifs européens et avec les planifications régionales, en particulier avec les Plans Climat Energie Territoriaux cités à l'article 7. »

Amendement présenté par M. Jean-Claude Lenoir :

Rédiger ainsi l'alinéa 5 :

« Un fonds de soutien au développement de la production de chaleur d'origine renouvelable, à partir notamment de bois, de la géothermie et d'énergie solaire, ou à l'injection de biogaz dans les réseaux et un fonds de soutien à la mobilisation de la ressource forestière seront institués. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. - Rédiger ainsi l'alinéa 5 :

« Un fonds de soutien au développement de la production de chaleur d'origine renouvelable, à partir notamment de bois, de la géothermie et d'énergie solaire, ou à l'injection de biogaz dans les réseaux et un fonds de soutien à la mobilisation de la ressource forestière seront institués. »

II. - La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

Au début de l'alinéa 5, insérer les mots et le signe : « Par la création d'un fonds chaleur, ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après les mots : « notamment de », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 5 : « biomasse, de la géothermie et d'énergie solaire, ainsi que par l'injection de biogaz dans les réseaux et la mobilisation durable de la ressource agricole et forestière. » *[sans objet]*

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

Après les mots : « notamment de », rédiger ainsi la fin de l'alinéa 5 : « biomasse, de la géothermie et d'énergie solaire, ainsi que par l'injection de biogaz dans les réseaux et la mobilisation durable de la ressource agricole et forestière. » *[sans objet]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 5, après le mot : « réseaux », insérer les mots : « avec des cahiers des charges adaptés et rédigés à compter du 1er janvier 2009 ». *[sans objet]*

• Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Le biogaz renouvelable bénéficiera à compter du 1er janvier 2009 d'une obligation d'achat avec des tarifs réglementés, sur le même modèle que l'électricité renouvelable. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 5 par les phrases suivantes :

« Ce soutien sera clair et systématique grâce à la création d'un fonds chaleur renouvelable. Le principal instrument de développement des énergies renouvelables électriques est l'obligation d'achat instaurée par l'article 10 de la loi du 10 février 2000. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« L'augmentation combinée de la part des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique conduira à une baisse de la part relative du nucléaire dans le bouquet énergétique français qui fera l'objet chaque année d'une évaluation et d'une communication auprès du public. »

Amendement présenté par M. Daniel Paul :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Tout projet de construction d'une centrale à charbon devra préalablement satisfaire à l'obligation de captation et de stockage du dioxyde de carbone produit. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« III. – Afin de favoriser la maîtrise énergétique, l'organisation de la distribution et des transports d'énergie doit être repensée dans une perspective de raréfaction des ressources fossiles. L'État placera l'aide financière au développement des réseaux de chaleur comme une priorité absolue, puisque ceux-ci constituent à la fois la voie la plus efficace pour la distribution d'énergies locales à faible impact environnemental, et un moyen adapté de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur résidentiel. »

Article additionnel après l'article 17

Amendement présenté par M. Martial Saddier :

Afin de tenir compte et de limiter les dommages environnementaux causés par l'activité hydroélectrique sur les bassins versants sur lesquels les ouvrages sont installés, la taxe sur le chiffre d'affaires des concessions hydroélectriques pourra être déplafonnée au-delà de 25%. *[retiré]*

Amendement présenté par M. Daniel Fasquelle :

L'article L.553-4 du Code de l'environnement est ainsi rédigé :

« I. - Le préfet de région et le président du conseil régional élaborent conjointement avec les départements, les communes et leur groupement, les représentants des entreprises des énergies renouvelables et les gestionnaires des réseaux publics d'électricité, un schéma régional éolien, qui :

- fixe des objectifs minimum et maximum de puissance installée, à l'horizon 2020, en tenant compte des objectifs nationaux définis par la programmation pluriannuelle des investissements arrêtée par le ministre chargé de l'énergie en application de l'article 6 de la *loi n° 2000-108 du 10 février 2000* ;

- délimite, en tant que de besoin, les zones géographiques pour l'implantation des éoliennes.

Le schéma est défini en fonction du potentiel éolien, des possibilités de raccordement aux réseaux électriques et en tenant compte de la protection de la nature, de l'environnement et des paysages, de la conservation des sites et des monuments historiques ainsi que des éléments du patrimoine archéologique.

Le projet de schéma est transmis pour accord, conjointement par le préfet de région et le président du conseil régional, aux départements, aux communes et à leur groupement.

L'accord est réputé donné faute de réponse dans un délai de trois mois suivant la transmission du projet de schéma.

II. – Chaque région se dote d'un tel schéma dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi. Les schémas régionaux éoliens font l'objet d'une évaluation en 2012 et peuvent être révisés à l'occasion de la publication d'une nouvelle programmation pluriannuelle des investissements. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

L'article L.553-4 du Code de l'environnement est ainsi rédigé :

« I. - Le préfet de région et le président du conseil régional élaborent conjointement, en concertation avec les départements, les communes et leur groupement, les représentants des entreprises des énergies renouvelables et les gestionnaires des réseaux publics d'électricité, un schéma régional éolien, qui :

- fixe des objectifs minimum et maximum de puissance installée, à l'horizon 2020, en tenant compte des objectifs nationaux définis par la programmation pluriannuelle des investissements arrêtée par le ministre chargé de l'énergie en application de l'article 6 de la *loi n° 2000-108 du 10 février 2000* ;

- délimite, en tant que de besoin, les zones géographiques pour l'implantation des éoliennes.

Le schéma est défini en fonction du potentiel éolien, des possibilités de raccordement aux réseaux électriques et en tenant compte de la protection de la nature, de l'environnement et

des paysages, de la conservation des sites et des monuments historiques ainsi que des éléments du patrimoine archéologique.

Le projet de schéma est transmis pour avis, conjointement par le préfet de région et le président du conseil régional, aux départements, aux communes et à leur groupement.

Ces avis sont réputés favorables faute de réponse dans un délai de trois mois suivant la transmission du projet de schéma.

II - Chaque région se dote d'un tel schéma dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi. Les schémas régionaux éoliens font l'objet d'une évaluation en 2012 et peuvent être révisés à l'occasion de la publication d'une nouvelle programmation pluriannuelle des investissements. » *[retiré]*

Article 18

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 1, substituer par deux fois au mot : « biocarburants », le mot : « agrocarburant ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. À la première phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « à des critères de performance énergétique et environnementale », les mots : « l'obligation de mener des expertises exhaustives et contradictoires du bilan écologique et énergétique ».

II. Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Sur la base des résultats de ces expertises, la part des biocarburants dans le portefeuille énergétique de la France devra être redéfinie, en tenant compte des investissements déjà réalisés. »

III. La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la première phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « à des critères de performance énergétique et environnementale », les mots : « l'obligation de mener des expertises exhaustives et contradictoires du bilan écologique et énergétique. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Dans l'attente de la mise en œuvre d'un système de certification international, les importations d'agrocarburants sont interdites en France. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Le développement des agrocarburants ne pourra en aucun cas se faire au détriment du défi alimentaire. »

Amendement présenté par Mme Laure de La Raudière :

À l'alinéa 2, après le mot : « donnée », insérer les mots : « à la réalisation des objectifs français d'incorporation des biocarburants définis dans la Loi n° 2006-11 du 5 janvier 2006 d'Orientation Agricole ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« La fiscalité des biocarburants sera revue en fonction des impacts écologiques des différents produits ainsi que de l'évolution des différentiels de prix de revient entre le carburant d'origine fossile et ses substituts d'origine agricole »

II. La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« La fiscalité des agrocarburants sera revue en fonction des impacts écologiques des différents produits ainsi que de l'évolution des différentiels de prix de revient entre le carburant d'origine fossile et ses substituts d'origine agricole. »

Article additionnel après l'article 18

Amendements présentés par M. Yannick Favennec :

• Les lignes à haute tension et très haute tension entrent dans le champ des installations classées.

• Afin d'aboutir d'ici fin 2012 à un schéma directeur d'enfouissement compatible avec la notion d'aménagement durable du territoire, la majorité des lignes à haute et très haute tension devront être enfouies.

Article additionnel avant l'article 19

Amendement présenté par Mme Geneviève Fioraso :

Le retard en matière de recherche pour les énergies renouvelables exige de mobiliser de façon convergente et optimisée les organismes de recherche, les universités, les grandes écoles et les centres techniques dans les secteurs de l'environnement et de l'énergie

L'expertise de notre pays dans le domaine industriel de l'énergie nucléaire et fossile ainsi que la qualité des équipes de recherche dans ces secteurs mais aussi dans le secteur émergent des énergies renouvelables peuvent nous permettre de rattraper efficacement ce retard, pour peu que les moyens nécessaires y soient consacrés et qu'une coordination des efforts soit opérée.

Les entreprises existantes seront associées à ce travail, dans l'esprit des pôles de compétitivité thématiques.

Une modification des usages, à tous les niveaux : individuel, collectif, industriel, éducatif est indispensable pour atteindre les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement.

Les sciences sociales et humaines doivent donc être également sollicitées dans cet esprit pour analyser les comportements et proposer des plans d'action et d'éducation en faveur du développement.

Cette politique de recherche nécessite un phasage et un engagement précis de financement sur les différentes filières. Une coordination au niveau européen, permettant d'amplifier les efforts, pourra être efficacement recherchée, en saisissant l'opportunité de la présidence française de l'Union européenne.

Article 19

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la seconde phrase de l'alinéa 1, après le mot : « privilégiera », insérer les mots : « la recherche publique visant ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la seconde phrase de l'alinéa 1, supprimer les mots et le signe : « les piles à combustibles, la maîtrise de la captation et du stockage du dioxyde de carbone, ».

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

À la seconde phrase de l'alinéa 1, après le mot : « carbone », insérer les mots et le signe : « et notamment par les végétaux, » et après le mot : « biodiversité », insérer les mots et le signe : « animale et végétale, ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

À la seconde phrase de l'alinéa 1, après le mot : « carbone », insérer les mots et le signe : « et notamment par les végétaux, ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Serge Poignant :

À la seconde phrase de l'alinéa 1, après le mot : « biodiversité », insérer les mots et les signes : « , animale et végétale, ». *[retiré]*

Amendements présentés par M. Philippe Armand Martin :

• À la seconde phrase de l'alinéa 1, après le mot : « biodiversité », insérer les mots et le signe : « animale et végétale, ».

• Dans la deuxième phrase de l'alinéa 2, après le mot : « agriculture », insérer les mots : « la contribution du végétal à l'amélioration de l'environnement et de la santé ». *[sans objet]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• À la deuxième phrase de l'alinéa 2, après le mot : « agriculture », insérer les mots : « la contribution du végétal à l'amélioration de l'environnement et de la santé. » *[sans objet]*

• À la dernière phrase de l'alinéa 2, supprimer les mots : « et l'allocation de financements particuliers ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« La recherche sur les produits et pratiques de substitution aux produits phytopharmaceutiques sera prioritaire et dotée de moyens en conséquence. »

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 3, après le mot : « essais », insérer les mots : « prioritairement publiques ».

• À l'alinéa 3, supprimer les mots : « la constitution ou le renforcement des pôles d'excellence ».

Amendement présenté par Mme Chantal Berthelot :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Ces dispositions devront être effectives notamment en Outre-mer, et particulièrement en Guyane. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 5, après le mot : « recherche », insérer les mots : « prioritairement publique ».

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 5 par le signe et les mots : « , la contribution du végétal à l'amélioration de l'environnement et les bienfaits du végétal sur la santé. »

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 5 par le signe et les mots : « , la contribution du végétal à l'amélioration de l'environnement et les bienfaits du végétal sur la santé. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Les programmes de recherche des établissements d'enseignement supérieur et des établissements publics à caractère scientifique et technologique français dans ces domaines seront particulièrement encouragés. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la première phrase de l'alinéa 6, substituer aux mots : « technologies propres », les mots : « énergies renouvelables ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« La France prendra des initiatives pour que la coopération européenne au plan technologique et scientifique soit largement développée afin d'opérer une mutualisation des efforts de recherche en matière de développement durable. »

• Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« L'État créera un grand organisme public de recherche appliquée technologique et industrielle. Celui-ci assurera les missions de transfert technologique, d'interface entre la recherche fondamentale et la recherche appliquée, de continuation des missions de l'ANVAR. Il assurera l'évaluation des aides publiques à la recherche technologique et industrielle. Il sera articulé localement avec des Conseils régionaux de la recherche et de la technologie. »

• Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« En cas d'aide publique à la recherche privée, la mise en œuvre des programmes correspondant doit faire l'objet d'un contrôle sérieux, approprié et régulier de la part de l'État. »

• Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Les crédits d'impôt recherche doivent être soumis à une éco-conditionalité. » *[retiré]*

Article 20

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 1, après le mot : « biodiversité », insérer les mots : « sauvage et domestique ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 1, après le mot : « biodiversité », insérer les mots : « sauvage et domestique ».

Amendement présenté par M. Philippe Tourtelier :

Compléter l'alinéa 1 par les deux phrases suivantes :

« La protection de la biodiversité s'accompagne de la reconnaissance par l'État des services rendus par les écosystèmes à la collectivité. Une concertation sera engagée par l'État avec les acteurs concernés pour valoriser ces services rendus. » *[retiré]*

Amendement présenté par Mme Chantal Berthelot :

À la fin de la 1ère phrase de l'alinéa 2, substituer au mot : « concertée », les mots : « élaborée en concertation avec les instances locales qui ont ou se verront reconnaître une compétence dans le domaine du développement durable ».

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

À la troisième phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots : « l'acquisition de 20 000 hectares de zones humides par les collectivités publiques », les mots et la phrase suivants : « la protection et la valorisation de 20 000 hectares de zones humides, identifiées de façon concertée, sur la base de données scientifiques. Les modalités de cette identification seront précisées par décret. » *[retiré]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À la fin de la troisième phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots : « les collectivités publiques », les mots : « l'État ».

• Compléter l'alinéa 2 par les trois phrases suivantes :

« Ces plans de conservation et de lutte, définis espèce par espèce notamment en

fonction de la liste mise à jour des espèces menacées en cours d'élaboration par le Muséum National d'Histoire Naturelle et le comité français de l'Union mondiale pour la nature, feront l'objet d'un suivi permanent confié aux services de l'État et aux établissements publics compétents. Ils seront revus régulièrement afin de préciser les nouveaux objectifs, et les moyens d'action à engager. La révision quadriennale des plans fera l'objet d'un rapport de synthèse accessible au public. » *[retiré]*

Article 21

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 1 par les mots : « incluant les engagements financiers des différents partenaires ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la seconde phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots : « avec les acteurs de terrain, notamment les agriculteurs, les forestiers et les usagers de la nature, dans un cadre cohérent garanti par l'État », les mots : « notamment avec les représentants des activités économiques, des chambres consulaires et des associations répondant aux critères de l'article 43 de la présente loi ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la seconde phrase de l'alinéa 2, après le mot : « agriculteurs », insérer les mots et les signes : « dans la diversité de leurs pratiques, les associations agricoles de développement, ».

Amendement présenté par M. Serge Poignant

À la seconde phrase de l'alinéa 2, après le mot « forestiers », insérer les signes et les mots : « , les professionnels de l'aménagement du paysage, ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la seconde phrase de l'alinéa 2, après le mot : « forestiers », insérer les signes et les mots « , les professionnels de l'aménagement du paysage (entreprises du paysage, concepteurs paysagistes…), ».

Amendement présenté par M. Phillippe Armand Martin :

À la seconde phrase de l'alinéa 2, après le mot : « forestiers », insérer les signes et les mots : « , des professionnels de l'aménagement du paysage (entreprises du paysage, concepteurs paysagistes) ».

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

À la seconde phrase de l'alinéa 2, après le mot : « forestiers », insérer les signes et les mots : « , des professionnels de l'aménagement du paysage (entreprises du paysage, concepteurs paysagistes), ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Michel Raison :

À la seconde phrase de l'alinéa 2, après le mot : « forestiers », insérer le signe et les mots : « , les Conservatoires d'espaces naturels ».

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter la seconde phrase de l'alinéa 2 par les mots : « et par contractualisation équilibrée ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « d'insertion », les mots « de prise en considération ».

Article 22

Amendements présentés par M. Jean Dionis du Séjour :

• À la première phrase de l'alinéa 1, après le mot et le signe : « renforcée : », insérer les mots et le signe : « la politique nationale des inventaires, fondée sur un partage des données, sera définie par un cadre légal, ».

• À la première phrase de l'alinéa 1, après le mot : « inventaire », insérer le mot : « existant ».

• Compléter la troisième phrase de l'alinéa 1 par les mots : « élaborés par les comités de pilotages créés par l'article L. 414-2 du code de l'environnement. »

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

Compléter la troisième phrase de l'alinéa 1 par les mots : « élaborés par les comités de pilotage créés par l'article L. 414-2 du code de l'environnement. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 1 par les mots : « dont les ressources de fonctionnement seront garanties par l'État. »

Article 23

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

À l'alinéa 1, substituer au mot : « acquérir », les mots : « protéger et valoriser ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Substituer à la dernière phrase de l'alinéa 2 la phrase suivante :

« Six mois après la publication de la présente loi, l'État, sur la base d'un audit, fera état des mesures fiscales défavorables à la biodiversité et proposera de nouveaux outils permettant un basculement progressif vers une fiscalité mieux adaptée aux nouveaux enjeux environnementaux. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 2 par les mots : « en tenant compte de leur impact sur l'environnement et la biodiversité. »

Article 24

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

Supprimer la seconde phrase de l'alinéa 1.

Amendements présentés par M. Jean Dionis du Séjour :

• Compléter l'alinéa 1 par les mots : « en s'assurant de définitions et d'exigences harmonisées entre États-membres. »

• Après le chiffre : « 2012 », supprimer la fin de l'alinéa 2.

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Après le chiffre : « 2012 », supprimer la fin de l'alinéa 2.

• À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « captages », insérer les mots « et de leurs bassins versants respectifs ».

• À la seconde phrase de l'alinéa 3, après le mot « captage », insérer les mots et le signe : « encourageront préférentiellement le mode de production biologique sur celles-ci, ».

Amendement présenté par M. Martial Saddier :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase :

« Sur les périmètres de captages d'eau potable, la priorité sera donnée aux surfaces d'agriculture biologique afin de préserver la ressource en eau et de réduire les coûts d'épuration en prévenant la pollution à la source. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase :

« Sur les périmètres de captages d'eau potable, la priorité sera donnée aux surfaces d'agriculture biologique afin de préserver la ressource en eau et de réduire les coûts d'épuration en prévenant la pollution à la source. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase :

« Sur les périmètres de captages d'eau potable, la priorité sera donnée aux surfaces d'agriculture biologique afin de préserver la ressource en eau et de réduire les coûts d'épuration en prévenant la pollution à la source. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 4 par les mots : « par une gestion collective de l'eau et la constitution de stockage d'eau. »

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

Compléter l'alinéa 4 par les mots : « par une gestion collective de l'eau et la constitution d'un stockage d'eau. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« Des objectifs en matière de création de ressources nouvelles en eau seront fixés. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 6 par la phrase :

« L'État appuiera financièrement les collectivités territoriales qui s'engagent en faveur de la récupération des eaux pluviales pour leur réutilisation dans l'entretien des espaces publics. »

Article 25

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

À la première phrase, substituer au mot : « réduction », les mots : « suppression progressive ». *[retiré]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• À la première phrase, après le mot : « européenne », insérer les mots : « et de leurs émissions chroniques et accidentelles ».

• À la seconde phrase, après le mot : « réduction, », insérer les mots et le signe : « à la promotion des méthodes utilisées en production biologique, ».

• Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Le système des redevances au agences de l'eau sera réformé dans le sens d'une application effective du principe du pollueur-payeur. »

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« L'État s'engage à relever les taux servant au calcul de la redevance pour pollution diffuse afin de dégager les moyens supplémentaires nécessaires aux agences de l'eau relatifs au renforcement de leurs missions afin d'atteindre le bon état écologique ou le bon potentiel pour l'ensemble des masses d'eau d'ici 2015, en encourageant notamment des pratiques agricoles plus respectueuses de l'environnement. »

• Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« L'État s'engage à accélérer l'élaboration et l'adoption des mesures réglementaires relatives à l'application de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, en particulier celles qui concernent les produits biocides et substances préoccupantes. Il s'engage à adresser, au plus tard le 30 juin 2009, aux services déconcentrés et à l'ensemble des collectivités territoriales, une circulaire reprenant l'ensemble de l'édifice réglementaire portant sur l'application de la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques. »

Article additionnel après l'article 25

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Des objectifs de réduction significatifs de l'usage d'alluvions, notamment dans le secteur de la construction, et de substitution de ceux-ci par d'autres matériaux comme le bois, seront fixés par l'État avec pour objectif de limiter les extractions en lit majeur responsables d'impacts perturbants et de longue durée sur le fonctionnement des écosystèmes aquatiques. Ces nouveaux objectifs seront déclinés au niveau de chaque schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux et s'inscriront notamment dans le cadre de leur révision progressive. L'État fixera également des objectifs en matière d'extension des périmètres de gisements d'alluvions protégés qui s'imposeront notamment dans le cadre de la révision des schémas de carrières.

• Afin d'arrêter la perte de biodiversité, de maintenir la diversité des espèces, la diversité génétique et la diversité des habitats des milieux aquatiques continentaux, à compter du 1er janvier 2009, aucune autorisation ou concession ne pourra être accordée pour la construction de nouveaux seuils ou barrages sur les cours d'eau ou portions de cours d'eau inscrits comme site ou proposition de site d'importance communautaire dans le cadre du réseau Natura 2000.

• L'État s'engage à définir et à délimiter au plus tard le 31 décembre 2010, l'ensemble des zones humides métropolitaines. Il transmet à l'ensemble des collectivités territoriales les documents relatifs à la définition et à la délimitation des zones humides pour leurs territoires respectifs. Il met en place une information claire sur les réglementations applicables aux zones humides, notamment relatives aux procédures soumises à déclarations préalables et autorisation. La délimitation des zones humides à l'échelle cadastrale est à la disposition de l'ensemble des personnes auprès des collectivités territoriales.

Article 26

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après le mot : « superficielles », supprimer la fin de l'alinéa 1. *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À la fin de l'alinéa 1, substituer aux mots : « l'effacement des obstacles les plus problématiques pour la migration des poissons sera mis à l'étude », les mots : « les obstacles les plus problématiques à la migration des poissons seront supprimés après une étude ayant permis de les identifier ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la fin de l'alinéa 1, substituer aux mots : « l'effacement des obstacles les plus problématiques pour la migration des poissons sera mis à l'étude », les mots : « les obstacles identifiés comme étant les plus problématiques à la migration des poissons seront supprimés ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 1, substituer au mot : « effacement », le mot « aménagement ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean-Claude Lenoir :

À l'alinéa 1, substituer au mot : « effacement », le mot « aménagement ». *[sans objet]*

Amendement présenté par Mme Fabienne Labrette-Ménager :

À l'alinéa 1, après le mot : « effacement », insérer les mots : « ou l'aménagement ». *[retiré]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• I. À l'alinéa 1, après le mot : « poissons », insérer les mots : « et la continuité écologique des masses d'eau ».

II. Compléter l'alinéa 1 par les deux phrases suivantes :

« Le Gouvernement remettra au plus tard le 30 juin 2009, un rapport sur les conditions d'effacement des barrages de Poutès sur le sous-bassin de l'Allier, et de Vézins et la Roche qui Boit sur le bassin de la Sélune. Toute décision d'effacement tiendra compte des pertes de ressources engendrées par l'arasement des ouvrages et l'État présentera des mesures de compensations financières pour les collectivités territoriales concernées. »

• Compléter l'alinéa 1 par les mots : « notamment ceux des barrages hydroélectriques de Poutès sur le sous-bassin de l'Allier, de Vézins et de la Roche qui boit sur le bassin de la Sélune ».

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Toute décision d'effacement tiendra compte des pertes de ressources engendrées par l'arasement des ouvrages et l'État présentera des mesures de compensations financières pour les collectivités territoriales concernées. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la seconde phrase de l'alinéa 2, après les mots : « ainsi que », insérer les mots : « l'intervention des chambres consulaires et ».

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Les Établissements Publics Territoriaux de Bassin, acteurs essentiels de la gestion par bassins versants verront leur rôle et leurs moyens d'actions renforcés dans les politiques de gestion équilibrée de la ressource et de décentralisation du domaine public fluvial de l'État. » *[retiré]*

Article 27

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Substituer à la seconde phrase de l'alinéa 1, la phrase suivante :

« Elle permettra de mieux évaluer les impacts à la fois des pollutions historiques, notamment dans les sédiments, des pollutions émergentes, et des modifications de l'hydromorphologie des masses d'eau. »

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« D'autre part, elle doit servir à l'évaluation des politiques publiques mises en œuvre et à la révision régulière de ces politiques en tenant compte du rapport entre les objectifs fixés et les résultats obtenus. »

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Cette surveillance s'appuiera notamment sur les compétences de l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques qui verra ses missions et ses moyens propres renforcés. »

• À l'alinéa 2, substituer aux mots : « pourra être », le mot « sera ».

Amendement présenté par M. Serge Letchimy :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Pour les Outre mer, l'État procèdera à l'élaboration de la liste des substances (notamment phytosanitaires) dont la présomption de présence nécessite des contrôles, dans l'esprit de la DCE (Directive Cadre de l'Eau). Il établira par ailleurs la liste des substances dont l'absence est avérée et dont il serait de mauvaise gestion de fonds publics de les consacrer à des recherches dont le résultat négatif peut être préalablement et scientifiquement démontré. » *[retiré]*

Article additionnel avant l'article 28

Amendement présenté par M. Philippe Tourtelier :

La politique agricole a pour objectif, en respectant les impératifs de développement économique, social et environnemental de parvenir à la promotion d'une production respectueuse des hommes et de la nature.

À ce titre,

- elle organise des modes de production capables de garantir l'autosuffisance alimentaire de la France, le renouvellement des générations en agriculture, et de répondre aux besoins en alimentation de la planète dans le respect des hommes, particulièrement de leur santé, des écosystèmes et de la biodiversité qu'elle concoure à développer ;

- elle garantit le droit de produire et de consommer sans OGM notamment par l'instauration de filières garanties sans OGM ;

- elle garantit le droit à l'utilisation de semences de ferme et au respect des pratiques culturales locales, notamment par l'aide au maintien de productions à partir de races animales et de variétés de semences locales anciennes ;

- elle développe la recherche agronomique notamment orientée vers l'amélioration des pratiques agricoles durables avec pour objectif une diminution de 50% des phytosanitaires d'ici 2015, la connaissance des sols et de l'impact des activités agricoles sur la biodiversité naturelle et domestique ;

- elle promeut le développement des agro-carburants de deuxième génération et le développement de la biomasse agricole à partir des déchets des productions alimentaires ;

- elle met en place les instruments de certification énergétique des exploitations agricoles afin d'atteindre en 2020 un taux de 100% d'exploitations à faible dépendance énergétique ;

- elle organise au plus tard en 2009 la formation de l'ensemble des agriculteurs aux méthodes alternatives, écologiquement, socialement et économiquement durables ;

- elle garantit la protection des espaces agricoles, notamment à proximité des villes, et lutte contre la déprise en maintenant les agriculteurs sur l'ensemble du territoire ;

- elle généralise le développement de circuits courts à l'éco-bilan favorable et d'une production biologique capable de garantir dès 2020 l'autosuffisance du marché national de restauration collective ou individuelle ;

- elle promeut le mouvement coopératif comme instrument du développement rural durable.

La politique agricole commune doit prendre en compte ces objectifs.

Article 28

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Substituer aux alinéas 1, 2 et 3 l'alinéa suivant :

« Si la vocation première et prioritaire de l'agriculture est de répondre aux besoins alimentaires de la population, elle contribuera par ailleurs à l'équilibre écologique du territoire, notamment en participant à la constitution d'une trame verte et bleue, au maintien de la biodiversité, des espaces naturels et des milieux aquatiques et à la réhabilitation des sols. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la première phrase de l'alinéa 1, après le mot : « population », insérer les mots : « en s'appuyant sur les principes de souveraineté et de sécurité alimentaires ».

Amendement présenté par M. Antoine Herth :

À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « quantitative », insérer les mots : « et qualitative ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Michel Raison :

À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « quantitative », insérer les mots : « et qualitative ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « quantitative », insérer les mots : « et qualitative ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Claude Gatignol :

À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « quantitative », insérer les mots : « et qualitative ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la première phrase de l'alinéa 3, substituer au signe et aux mots : « , d'efficacité économique », les mots : « et qualitative, de rémunération équilibrée des exploitants agricoles en tenant compte des coûts de leurs productions ».

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

Rédiger ainsi la dernière phrase de l'alinéa 3 :

« L'agriculture contribuera ainsi plus fortement à l'équilibre écologique du territoire. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« L'agriculture contribuera à garantir l'équilibre territorial à travers une présence agricole dense sur tous les territoires, et le maintien d'agroécosystèmes patrimoniaux. »

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Au début de la première phrase de l'alinéa 5, insérer les mots : « De soutenir la structuration de la filière et ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Au début de la première phrase de l'alinéa 5, insérer les mots : « De soutenir la structuration de la filière et ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Au début de la première phrase de l'alinéa 5, insérer les mots : « De soutenir la structuration de la filière et ».

Amendement présenté par M. Martial Saddier :

Après la référence « a) », rédiger ainsi le début de la 1ère phrase de l'alinéa 5 : « De soutenir la structuration de la filière et de parvenir à *(le reste sans changement)* ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Tourtelier :

À la première phrase de l'alinéa 5, après le mot « suffisante », insérer les mots : « basée sur le droit à produire et consommer sans OGM ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la deuxième phrase de l'alinéa 5, substituer au mot : « devrait », le mot : « devra ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 5 par les mots : « en s'attachant à assurer un maillage dense d'exploitations sur l'ensemble des territoires notamment à travers des soutiens spécifiques à l'installation et à la conversion ».

• Rédiger ainsi la dernière phrase de l'alinéa 5 :

« À cette fin, les montants de l'aide à la conversion à l'agriculture biologique, et de l'aide au maintien de l'agriculture biologique seront fortement augmentés et déplafonnées dès 2009 afin d'atteindre les objectifs fixés ; le crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique sera doublé et cumulable aux autres aides dès l'année 2009 afin de favoriser la conversion des exploitations agricoles vers l'agriculture biologique ; »

• Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« La France s'attache à promouvoir au niveau européen le principe d'une harmonisation des cahiers des charges de l'agriculture biologique, et demande à l'Union Européenne de revoir en ce sens le règlement européen (CE) n° 834/2007 du Conseil relatif à la production biologique et à l'étiquetage des produits biologiques et ses règlements d'application. »

• Compléter l'alinéa 5 par la phrase suivante :

« Les droits à paiement unique sont survalorisés pour les premiers hectares en

production biologique. Les services de l'État, les établissements publics, les organisations professionnelles et les associations du secteur agricole se fixent comme objectif le remplacement de toute cession d'activité en agriculture biologique par une installation en agriculture biologique. Ils ont pour mission de promouvoir dans leur action ce mode cultural en s'attachant à délivrer une information claire et renouvelée aux exploitants agricoles et aux candidats à l'installation. »

• Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« b) De promouvoir le développement de l'ensemble des productions agricoles sous signe d'identification de la qualité et de l'origine pour répondre d'une manière durable à la demande des consommateurs. À cette fin, l'État se fixe les mêmes objectifs de recours aux produits sous signe d'identification de la qualité et de l'origine hors agriculture biologique dans la restauration collective publique. Il soutient l'installation et la conversion des exploitants agricoles vers ce type de production. »

• Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« b) De conserver l'ensemble des agroécosystèmes présentant des intérêts patrimoniaux notamment en terme de biodiversité. À cette fin, l'État définira les territoires concernés et s'engagera à soutenir les exploitants agricoles sur ces territoires par des mesures appropriées visant à y maintenir les pratiques culturales adaptées. Il soutiendra les programmes de recherche spécifiques à la connaissance et à la gestion de ces écosystèmes notamment ceux des établissements d'enseignement supérieur et des établissements publics à caractère scientifique et technologique français. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Supprimer la première phrase de l'alinéa 6.

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À la première phrase de l'alinéa 6, après les mots : « environnementale des exploitations agricoles », insérer les mots : « tenant compte des contraintes techniques et financières des petites exploitations afin de ne pas les pénaliser ».

• À la première phrase de l'alinéa 6, après les mots : « environnementale des exploitations agricoles », insérer les mots : « incluant notamment l'absence d'utilisation d'organismes génétiquement modifiés ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la deuxième phrase de l'alinéa 7, après le mot « substituabilité », insérer les mots : « conformément aux exigences fixées sur décision communautaire ».

Amendement présenté par M. Claude Gatignol :

À la deuxième phrase de l'alinéa 7, après le mot : « substituabilité », insérer les mots : « conformément aux exigences fixées sur décision communautaire ».

Amendement présenté par M. Michel Raison :

À la deuxième phrase de l'alinéa 7, après le mot : « substituabilité », insérer les mots : « conformément aux exigences fixées sur décision communautaire ». *[retiré]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À la deuxième phrase de l'alinéa 7, après le chiffre : « 2012 », insérer les mots : « le volume utilisé de ». *[retiré]*

• Substituer à la troisième phrase de l'alinéa 7 les deux phrases suivantes :

« De manière générale, l'objectif est de réduire progressivement la dépendance de l'activité agricole aux intrants de synthèse, notamment en réduisant de moitié le volume de produits phytopharmaceutiques utilisés et en accélérant la diffusion de méthodes alternatives auprès des agriculteurs. L'enseignement agricole, les établissements publics et les organisations professionnelles du secteur agricole ont la charge de promouvoir dès 2009, ces méthodes alternatives. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Claude Gatignol :

I.- À la troisième phrase de l'alinéa 7, supprimer les mots : « de moitié » et substituer aux mots : « en dix ans » les mots : « autant que les techniques agronomiques le permettront ».

II.- Après la troisième phrase de cet alinéa, insérer la phrase suivante :

« Un rapport de l'OPECST sur l'état des lieux sera réalisé et transmis au Parlement tous les 5 ans. »

Amendement présenté par M. Michel Raison :

À la troisième phrase de l'alinéa 7, après le mot : « ans », insérer les mots : « si possible ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

I.- À la fin de la troisième phrase de l'alinéa 7, supprimer les mots : « sous réserve de leur mise au point ».

II.- après les mots : « méthodes alternatives », insérer la phrase suivante :

« Un programme de recherche publique visant à recenser l'ensemble des méthodes alternatives reconnues, notamment celles de lutte intégrée, à mettre au point de nouvelles méthodes, à valoriser et à diffuser largement ces méthodes sera lancé au plus tard en 2009. » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter la troisième phrase de l'alinéa 7 par les mots :

« et en facilitant les procédures d'autorisation de mise sur le marché des préparations naturelles peu préoccupantes ».

Amendements présentés par M. Philippe Armand Martin :

• Après la troisième phrase de l'alinéa 7, insérer la phrase suivante :

« Pour les régions agricoles et viticoles engagées dans un processus d'agriculture raisonnée et dont l'usage de produits phytopharmaceutiques a été réduit de manière significative, il est demandé de poursuivre les efforts de réduction de l'usage des produits phytopharmaceutiques pour parvenir à cet objectif en tenant compte de la politique de réduction des intrants déjà réalisée. »

• Après la troisième phrase de l'alinéa 7, insérer la phrase suivante :

« Pour les régions agricoles et viticoles engagées depuis plusieurs années dans un processus de réduction significative de l'usage des produits phytopharmaceutiques, il est

demandé de poursuivre les efforts de réduction de l'usage des produits phytopharmaceutiques pour parvenir à cet objectif en tenant compte de la politique de réduction des intrants déjà réalisée. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

I. À la sixième phrase de l'alinéa 7, après le mot : « durable », insérer les signes et les mots : « , sans provoquer une augmentation du coût de leur inscription au catalogue ni un resserrement des critères d'évaluation qui engendreraient une érosion supplémentaire de la biodiversité cultivée, »

II. Compléter la sixième phrase de cet alinéa par le signe et les mots : « , y compris les variétés de population, contribuant à la conservation de la biodiversité dans les champs et les jardins, et aux semences de populations, et de faciliter leur utilisation par les professionnels agricoles. »

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Après la sixième phrase de l'alinéa 7, insérer la phrase suivante :

« L'État respectera l'utilisation de semences de ferme en garantissant un cadre réglementaire plus souple pour les agriculteurs choisissant cette pratique qui limite les traitements phytosanitaires. »

• Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« d) De réduire la dépendance des systèmes de production animale aux matières premières importées entrant dans la composition des produits d'alimentation animale, et notamment les oléo-protéagineux et les légumineuses, afin de garantir une agriculture durable, susceptible de limiter les impacts environnementaux et sociaux des productions de ces matières premières dans les pays tiers, et de réduire les émissions de gaz à effet de serre induits par le transport de ces matières premières agricoles. À ce titre, la France s'engagera à promouvoir dans le cadre de l'Union Européenne la mise en place d'un plan de production de protéagineux permettant de couvrir 50 % du déficit européen d'ici 2015. D'autre part, l'État encouragera l'autoconsommation et l'autonomie des exploitations de polyculture élevage en favorisant l'alimentation à base d'herbe pour les ruminants, notamment sous la forme d'aides à la surface fourragère. Il soutiendra la recherche portant sur la mise en place de systèmes de production plus autonomes, sur l'obtention de nouvelles variétés adaptées, ainsi que la valorisation et la vulgarisation de ces connaissances auprès des éleveurs. » *[retiré]*

• Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« d) De développer fortement les circuits courts et l'incitation directe du consommateur à s'y fournir afin d'encourager les productions agricoles de proximité, de limiter les impacts environnementaux des transports de denrées alimentaires sur de longues distances, et de satisfaire les besoins alimentaires des populations à des prix raisonnables. À cette fin, l'État mettra en place des dispositifs d'incitations financières pour les consommateurs les plus modestes se fournissant dans ces circuits. L'État et les collectivités territoriales soutiendront les démarches de mise en place de circuits courts solidaires, et l'installation d'agriculteurs s'intégrant dans ces circuits, notamment dans le secteur du maraîchage. »

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Compléter l'alinéa 8 par les signes et les mots « (biogaz, solaire, presses, plan protéines végétales) ».

• Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« L'État mettra en place un crédit d'impôt pour la réalisation d'un diagnostic énergétique de l'exploitation agricole. Il s'agira de suivre de manière précise la consommation, et réaliser des bilans énergétiques des exploitations agricoles afin de réaliser des économies d'énergie directes et indirectes (tracteurs et machines, bâtiments et serres, consommation d'intrants). Il faudra produire et utiliser des énergies renouvelables dans les exploitations agricoles (expérimentation, méthanisation, mobilisation du bois agricole, adaptation de la fiscalité sur l'énergie). »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 9,

I.- Après le mot : « identification », substituer au mot : « ou » le mot « et ».

II.- Après le mot : « conseil », insérer les mots : « et de contrôle ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 9, après le mot : « identification », substituer au mot « ou » le mot « et ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 9, après le mot : « identification », substituer au mot « ou » le mot « et ».

Amendements présentés par M. Jérôme Bignon :

- À l'alinéa 9, après le mot : « identification » substituer au mot « ou » le mot « et ».
- À l'alinéa 9, après le mot : « conseil », insérer les mots : « et de contrôle ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

- À l'alinéa 9, après le mot : « conseil », insérer les mots : « de contrôle ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 9, substituer aux mots et au signe : « et des aides budgétaires pour aider les agriculteurs à développer l'agriculture biologique, » les mots et le signe : « et une réorientation des aides budgétaires pour aider à la fois les agriculteurs à développer l'agriculture biologique et les structures qui œuvrent au développement de l'agriculture biologique et de l'agriculture durable à assurer pleinement leurs missions ; ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 9, substituer aux mots : « pour aider les agriculteurs à développer l'agriculture biologique » les mots : « pour développer l'installation et la conversion des agriculteurs vers l'agriculture biologique et l'ensemble des autres productions agricoles sous signe d'identification de la qualité et de l'origine ; ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 9, après le mot : « biologique », insérer les mots et le signe : « et les structures qui œuvrent au développement de l'agriculture biologique et de l'agriculture durable à assurer pleinement leurs missions ; ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 9, après les mots et le signe : « microbiologie des sols, », insérer les mots et le signe : « dans le domaine des relations entre pratiques agronomiques et biodiversité, dans le domaine de la toxicologie alimentaire et de l'écotoxicologie, ».

Amendement présenté par Mme Laure de la Raudière :

À l'alinéa 9, après le mot : « intrants », insérer les mots : « et économiquement viables ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 9, après le mot : « intrants », insérer les mots : « et économiquement viables ». *[sans objet]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 9, après les mots et le signe : « en 2012 ; », insérer les mots et le signe : « la définition et la délimitation d'agrocécosystèmes présentant des intérêts patrimoniaux et des aides budgétaires adaptées pour l'installation et le maintien des exploitants agricoles sur ces territoires ; »

• À l'alinéa 9, après les mots : « en 2012 », insérer les signes et les mots : « , 50 % en 2015, et 100 % en 2020 ; ».

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

Compléter l'alinéa 9 par la phrase suivante :

« Ces bandes enherbées et zones végétalisées sont prises en compte dans la constitution des trames verte et bleue. » *[retiré]*

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Compléter l'alinéa 9 par la phrase suivante :

« Ces bandes enherbées contribuent aux continuités écologiques de la trame verte et bleue. »

• Compléter l'alinéa 10 par la phrase suivante :

« Cette rénovation ne doit pas provoquer d'augmentation du coût de leur inscription au catalogue ni un resserrement des critères d'évaluation qui engendreraient une érosion supplémentaire de la biodiversité cultivée. »

• Après l'alinéa 10, insérer l'alinéa suivant :

« *e)* interdire l'épandage aérien de produits phytosanitaire sauf dérogations. »

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Après l'alinéa 10, insérer l'alinéa suivant :

« *e)* D'interdire l'épandage aérien de produits phytosanitaire sauf dérogations. » *[retiré]*

Article 29

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Compléter l'alinéa 1 par les trois phrases suivantes :

« L'État s'engage à soutenir l'extension du linéaire de haies agricoles, de surfaces d'arbres épars et de prés-vergers, en particulier dans les systèmes agricoles de monoculture. Il met notamment en œuvre un plan national de plantation de haies ayant pour objectif d'atteindre un million de kilomètres de linéaire de haies en 2020. À ce titre, il accompagne financièrement les collectivités territoriales engagées dans des actions de plantation de haies agricoles. »

• À l'alinéa 2, après le mot : « engage », insérer les mots et le signe : « à soutenir la valorisation des bois locaux et les circuits courts afin de ne pas promouvoir une politique qui se traduirait par une importation massive de bois, et mettra notamment à l'étude l'instauration d'un système de bonus/malus en fonction de la distance entre le lieu de production et le lieu de consommation ; ».

• À l'alinéa 2, après le mot : « engage », insérer les mots et le signe : « à dégager les aides budgétaires supplémentaires nécessaires aux études et actions de connaissance et de protection de la biodiversité forestière, à leur prise en compte dans la gestion forestière, à la gestion d'espaces protégés d'habitats forestiers et de plans de restauration d'espèces liées à ces habitats, à l'information des propriétaires et des acteurs de la gestion forestière, ainsi qu'à la sensibilisation du grand public au enjeux environnementaux liés à la gestion forestière durable ; ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 2, supprimer le signe et les mots : « , ou issu de forêts gérées de manière durable ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 2, après le chiffre : « 2010 », insérer les mots et le signe : « notamment en compensant les surcoûts financiers induits pour les collectivités territoriales et organismes publics par une bonification des dotations et subventions de l'État ; ».

• À l'alinéa 2, après les mots et le signe : « l'usage du bois ; », insérer les mots et le signe : « à développer l'usage du bois pour la construction notamment en abaissant le taux de la taxe sur la valeur ajoutée pour les produits de construction en bois certifiés, et en accordant une prime sous conditions de ressources aux ménages ayant opté pour une construction à ossature bois ; ».

• À l'alinéa 2, après les mots et le signe : « l'usage du bois ; », insérer les mots et le signe : « à réduire le taux de la taxe sur la valeur ajoutée pour les produits en bois certifiés ; ».

• À l'alinéa 2, après le mot et le signe : « climat ; », insérer les mots et le signe : « à rendre obligatoire la certification des bois importés avec une certification obligatoire sous le label Forest Stewardship Council (FSC) pour les bois tropicaux ; ».

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« En outre, la France soutiendra au niveau européen l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre d'une véritable politique forestière intégrée incluant notamment les principes de préférence communautaire, de gestion durable de la forêt européenne, et de sauvegarde de la biodiversité forestière ordinaire et remarquable. »

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« En outre, la France demandera au niveau européen à ce que la Commission soumette au Parlement et au Conseil au plus tard fin 2008 une réglementation cadre européenne afin de prévenir le commerce illégal du bois et d'encourager le développement de la filière forestière européenne certifiée. »

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« En outre, la France appuiera au niveau européen la création d'une véritable certification indépendante européenne harmonisée pour la gestion forestière, incluant notamment des exigences strictes en matières environnementale et sociale, des procédures de contrôle régulières et indépendantes ainsi qu'une traçabilité tout au long de la filière. »

Article 31

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Rédiger ainsi cet article :

« La prévention et la réduction des atteintes à l'environnement contribuent à l'amélioration de la santé publique et au développement d'une nouvelle économie créatrice d'emplois et de richesse. La raréfaction des matières premières à l'échelle de la planète impose une meilleure gestion de leur utilisation et le développement de nouvelles ressources à travers le recyclage.

La mise en œuvre de cette politique sera fondée sur les principes de précaution, d'incitation, de participation et d'équité comme celui de « pollueur payeur ».

La politique environnementale sera reconnue comme une composante de la politique de santé à travers la prise en compte de l'environnement et des écosystèmes. »

Article 32

Amendement présenté par M. Yanick Paternotte :

Compléter l'alinéa 7 par les mots : « et d'études épidémiologiques ciblées ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 9, après le mot : « environnementale », insérer les mots : « en science du végétal ».

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

À l'alinéa 9, après le mot : « éco-toxicologie », insérer les mots : « en sciences du végétal ».

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

À l'alinéa 9, après le mot : « éco-toxicologie », insérer les mots : « en sciences du végétal ». *[retiré]*

Amendement présenté par Mme Marie-Hélène Amiable :

Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« La détermination réglementaire de seuils d'exposition maximum aux substances dangereuses applicables aux consommateurs. Ils doivent être d'application immédiate pour les substances reconnues comme dangereuses (CMR1 et CMR2) et d'application progressive pour celles insuffisamment évaluées (CMR3). »

Article 33

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Cette interdiction sera effective au plus tard dans les six mois suivant la publication de la présente loi. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Cette interdiction sera effective dans les six mois suivant la publication de la présente loi. »

Amendement présenté par Mme Marie-Hélène Amiable :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Cette interdiction sera effective dans les six mois suivant la publication de la présente loi. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Cette interdiction sera effective dans les six mois suivant la publication de la présente loi. »

Amendement présenté par M. Claude Gatignol :

À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « substitution », insérer les mots : « conformément aux exigences fixées sur décision communautaire. »

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « santé », insérer les mots : « au sens du règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH) ». *[retiré]*

Article 35

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Compléter l'alinéa 1 par les mots: « sur la base notamment des polluants visés par l'Organisation Mondiale de la Santé ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 1 par les mots : « sur la base notamment des polluants visés par l'Organisation Mondiale de la Santé ».

Amendement présenté par Mme Marie-Hélène Amiable :

Compléter l'alinéa 1 par les mots : « sur la base, notamment, des polluants visés par l'Organisation Mondiale de la Santé ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 1 par les mots suivants : « sur la base notamment des polluants visés par l'Organisation Mondiale de la Santé ».

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Ce plan encouragera notamment la plantation de végétaux pour leur capacité à fixer les particules fines. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Ce plan encouragera notamment la plantation de végétaux pour leur capacité à fixer les particules fines. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Ce plan encouragera notamment la plantation de végétaux pour leur capacité à fixer les particules fines. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Ce plan encouragera notamment la plantation de végétaux pour leur capacité à fixer les particules fines. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la première phrase de l'alinéa 3, substituer aux mots : « les produits de construction et de décoration » les mots : « tous les produits de construction, de décoration, d'entretien des maisons ou ayant pour fonction d'émettre des substances dans l'air ambiant (encens, désodorisants d'intérieurs…) et plus généralement tous les produits susceptibles de polluer l'air intérieur… ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À la première phrase de l'alinéa 3, substituer aux mots : « les produits de construction et de décoration » les mots : « tous les produits de construction, de décoration, d'entretien des maisons ou ayant pour fonction d'émettre des substances dans l'air ambiant (encens, désodorisants d'intérieurs…) et plus généralement tous les produits susceptibles de polluer l'air intérieur ».

Amendement présenté par Mme Marie-Hélène Amiable :

Dans la première phrase de l'alinéa 3, substituer aux mots : « les produits de construction et de décoration » les mots: « tous les produits de construction, de décoration, d'entretien de la maison ou ayant pour fonction d'émettre des substances dans l'air ambiant ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Proriol :

Compléter la première phrase de l'alinéa 3 par les mots : « et dans le strict respect du calendrier défini par le programme européen ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Après la première phrase de l'alinéa 3, insérer les deux phrases suivantes :

« Il est également prévu la détermination réglementaire de seuils d'exposition maximum aux substances dangereuses applicables aux consommateurs. Ils doivent être d'application immédiate pour les substances déjà reconnues comme dangereuses (CMR1 et CMR2) et d'application progressive pour celles insuffisamment évaluées (CMR3). » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« L'introduction de plantes d'intérieur aux capacités dépolluantes sera encouragée. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« L'introduction de plantes d'intérieur aux capacités dépolluantes sera encouragée. »

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« L'introduction de plantes d'intérieur aux capacités dépolluantes sera encouragée. »

Amendement présenté par M. Daniel Fasquelle :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« L'introduction de plantes d'intérieur aux capacités dépolluantes sera encouragée. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« La détermination réglementaire de seuils d'exposition maximum aux substances dangereuses applicables aux consommateurs. Ils doivent être d'application immédiate pour les substances déjà reconnues comme dangereuses (CMR1 et CMR2) et d'application progressive pour celles insuffisamment évaluées (CMR 3). »

Article 37

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 5, après le mot : « activité », insérer les signes et les mots : «, décliné ensuite dans les plans climat-énergie territoriaux, ».

Article 38

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter cet article par la phrase suivante :

« Les techniques de dépollution par les plantes (phytoremédiation) seront de préférence utilisées. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter cet article par la phrase suivante :

« Les techniques de dépollution par les plantes (phytoremédiation) seront de préférence utilisées. »

Amendement présenté par Mme Fabienne Labrette-Ménager :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« L'État renforcera son action de lutte contre les sites illégaux d'exploitation de déchets ainsi que les sanctions administratives et pénales prévues par les dispositions du code de l'environnement. Les procédures de saisine de l'autorité compétente seront facilitées et simplifiées, en particulier lorsqu'elle est à l'initiative du maire. Les capacités d'initiative des Directions Régionales de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement seront également renforcées. Pour mieux apprécier les résultats des actions engagées, un suivi national sera mis en place. » *[retiré]*

Article 39

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

À l'alinéa 3, après le mot et le signe : « urbanisation, », insérer les mots et le signe : « par la création de zones enherbées ou plantées associées aux zones imperméabilisées, ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 3, après le mot et le signe : « urbanisation, », insérer les mots et le signe : « par la création de zones enherbées ou plantées associées aux zones imperméabilisées, ».

Amendement présenté par M. Yves Albarello :

Compléter l'alinéa 3 par les mots : « en utilisant, dans la mesure du possible, les techniques de confortement par des techniques végétales désignées par le terme « génie végétal » ».

Amendement présenté par M. Philippe Armand Martin :

Compléter l'alinéa 3 par les mots : « en utilisant, dans la mesure du possible, les techniques de confortement par des techniques végétales désignées par le terme « génie végétal » ».

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« Un juste équilibre sera recherché entre une meilleure prise en compte du risque d'inondation et le nécessaire développement économique et social des territoires. »

Article 40

Amendement présenté par M. Didier Gonzales :

Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Les exploitants ou utilisateurs d'une installation entraînant des contraintes d'urbanisme au titre de la prévention des risques contribueront à l'aménagement des territoires touchés par ces contraintes. » *[retiré]*

Article 41

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 1 :

« La politique de réduction des déchets sera renforcée tant au niveau de la production des produits, de leur distribution, de leurs consommations que de la production des déchets générés. La responsabilité des producteurs sera progressivement généralisée à tous les produits de consommation courante, la réduction à la source fortement incitée, la réutilisation et la valorisation des déchets facilités, l'élimination optimisée et assumée. Les nouveaux outils de traitement des déchets devront justifier de leur dimensionnement afin d'assurer l'autonomie des territoires compétents en matière de traitement des déchets.»

Amendements présentés par Mme Fabienne Labrette-Ménager :

• Au début de la deuxième phrase de l'alinéa 1, substituer aux mots : « sera étendue » les mots : « pourra être étendue lorsqu'elle est appropriée pour surmonter les obstacles au recyclage ». *[retiré]*

• Après la deuxième phrase de l'alinéa 1, insérer la phrase suivante :

« Une étude préalable coûts-avantages sera réalisée à chaque fois qu'elle est possible. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean Proriol :

À la troisième phrase de l'alinéa 1, après les mots : « valorisation énergétique et », insérer les signes et les mots : « , pour les déchets ultimes, non valorisables, ».

Amendements présentés par Mme Fabienne Labrette-Ménager :

• Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Il est entendu par recyclage toute opération de valorisation par laquelle les déchets sont retraités en produits, matières ou substances aux fins de leur fonction initiale ou à d'autres fins. Cela inclut le retraitement des matières organiques, mais n'inclut pas la valorisation énergétique, la conversion pour l'utilisation comme combustible ou pour des opérations de remblayage. Il est entendu par valorisation toute opération visant à ce que les déchets, par le traitement auquel ils sont soumis, servent à des fins utiles en remplaçant d'autres matières qui auraient été utilisées dans un processus de fabrication. » *[retiré]*

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« *a)* Dans le but d'encourager le développement des activités de valorisation et de recyclage, un statut juridique sera défini pour ces matières premières, tenant compte, notamment, de leurs caractéristiques et de leurs usages ; il prévoira, dans ce cadre, un régime spécifique adapté à ces matières avec des droits et obligations à la charge des producteurs et des utilisateurs. La normalisation des matières est un élément essentiel dans les conditions à mettre en œuvre pour sortir du statut de déchet. À ce titre, l'État initiera et apportera son concours à un véritable programme de normalisation des matières recyclées. Ces actions seront menées sans préjudice des dispositions prévues par la directive cadre relative aux déchets et réalisée en concertation avec les instances communautaires. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« *a)* Réduire la production des déchets ménagers et assimilés par habitant de 1% par an pendant 5 ans. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 3, substituer au chiffre : « 5 » le chiffre : « 10 ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 3 par les mots : « élaborer un plan de réduction de la production de déchets issus des activités agricoles, industrielles et du bâtiment pour les cinq prochaines années. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À la fin de l'alinéa 6, supprimer le signe et les mots : « , et de la communication ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 6, substituer aux mots : « la communication », les mots : « l'information ».

Amendement présenté par Mme Fabienne Labrette-Ménager :

Après l'alinéa 6, insérer les trois alinéas suivants :

« *b)* des efforts de recherche et de développement spécifiques, relatifs à la recyclabilité des produits par une éco-conception tenant compte de la fin de vie ;

c) des efforts de recherche et de développement sur le contrôle de la composition des matières premières recyclées, en particulier pour répondre en partie aux obligations de déclaration du règlement communautaire Reach et une meilleure traçabilité de ces matières ;

d) des efforts de recherche et de développement sur les technologies du traitement des déchets afin d'élargir et de promouvoir l'utilisation des matières premières contenues dans les

déchets. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 7 :

« *b)* Une fiscalité incitative sur les installations de stockage et d'incinération et les produits fortement générateurs de déchets ; le produit de cette fiscalité financera des actions visant à prévenir ou à réduire la production et la nocivité des déchets. Les collectivités locales qui sont compétentes en matière de gestion des déchets et qui engageront des plans de prévention sur leurs territoires seront les bénéficiaires prioritaires de ces fonds ; »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 7, après les mots : « générateurs de déchets », insérer les mots : « les collectivités territoriales compétentes en matière de gestion et de planification des déchets et qui engageront des plans de prévention sur leurs territoires seront les bénéficiaires prioritaires de ces fonds ». *[retiré]*

Amendement présenté par Mme Fabienne Labrette-Ménager :

À l'alinéa 7, après le mot : « bénéficiera », insérer le mot : « exclusivement ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 7 :

I. Après le mot : « bénéficiera », insérer le mot : « intégralement ».

II. Compléter cet alinéa par les mots : « et de financement du tri sélectif et du recyclage ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 7, après le mot : « bénéficiera », insérer le mot : « intégralement ».

Amendement présenté par M. Michel Piron :

À l'alinéa 7, après le mot : « bénéficiera », insérer les mots : « en intégralité ».

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

À l'alinéa 7, après le mot : « gestion », insérer le mot : « globale ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 7 par les mots : « et de financement du tri sélectif et du recyclage ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Compléter l'alinéa 7 par la phrase suivante :

« Le produit de cette fiscalité financera des actions visant à prévenir ou à réduire la production et la nocivité des déchets. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 8 :

« la mise en place du cadre réglementaire qui fixera les modalités d'une tarification incitative pour le financement de l'élimination des déchets des ménages et assimilés que mettront en œuvre les collectivités locales compétentes. La tarification incitative devra représenter au minimum la moitié des dépenses des contribuables au titre du financement de ce service public. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Rédiger ainsi l'alinéa 8 :

« Un cadre législatif qui fixera les modalités d'une tarification incitative pour le financement de l'élimination des déchets des ménages et assimilés que mettront en œuvre les collectivités locales compétentes. Un décret définira les modalités de mise en œuvre de cette tarification incitative, notamment sa modulation en fonction de la taille du foyer et la mise en place d'une police des déchets contre les mauvais comportements. Cette tarification incitative devra représenter au minimum la moitié des dépenses des contribuables au titre du financement de ce service public. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Christian Jacob, rapporteur :

À l'alinéa 8, substituer aux mots : « l'élimination » les mots : « la collecte et de la valorisation ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Claude Gatignol :

Compléter l'alinéa 8 par le signe et les mots «, à l'exclusion des déchets issus des produits à usage agricole ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 8 par le signe et les mots «, à l'exclusion des déchets à usage agricole ». *[retiré]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Compléter l'alinéa 8 par la phrase suivante :

« La redevance d'enlèvement des ordures ménagères et la taxe d'enlèvement des ordures ménagères devront intégrer, dans un délai de cinq ans, une part variable prenant en compte le poids des déchets et consistant au minimum à la moitié des dépenses du contribuable au titre du financement de ce service public. » *[retiré]*

• À l'alinéa 9, substituer au taux : « 80 % » le taux : « 100 % ».

Amendements présentés par Mme Fabienne Labrette-Ménager :

• À l'alinéa 9, substituer au mot : « régulation » le mot : « coordination ». *[retiré]*

• Compléter l'alinéa 9 par les mots : « sous la tutelle du Conseil National des Déchets ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Rédiger ainsi l'alinéa 10 :

« *e)* Le cadre réglementaire de la gestion de certains déchets spécifiques comme les mâchefers, les boues de station d'épuration et de co-incinération, les bois traités et les sédiments de dragage et curage sera révisé et renforcé. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 11, substituer aux mots : « la méthanisation et le compostage de la fraction fermentescible des déchets seront encouragés dans un cadre de cohérence nationale et d'engagements contractuels de tous les acteurs concernés pour assurer notamment la qualité sanitaire et agronomique des composts » les mots : « concernant les déchets organiques des ménages et assimilés, un cadre de cohérence à l'échelle nationale et des engagements contractuels locaux seront négociés entre État, collectivités territoriales, professionnels agricoles et producteurs agro-alimentaires pour assurer la qualité sanitaire, agronomique et environnementale des composts, des débouchés et une traçabilité sur ces produits». *[sans objet]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 11, substituer aux mots : « et dans les contrats à renouveler » les mots « et par des avenants aux autres contrats ».

• À l'alinéa 11, supprimer les mots : « en métropole ». *[retiré]*

• À l'alinéa 11, après le mot : « valorisation », insérer les mots : « matière et organique ».

• À l'alinéa 11, substituer au mot : « élimination », les mots : « unité de traitement thermique et d'enfouissement technique ».

Amendement présenté par Mme Fabienne Labrette-Ménager :

Après l'alinéa 11, insérer l'alinéa suivant :

« Le développement du tri et de la valorisation matière nécessite des capacités de traitement accrues sur le territoire national. Dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire, un intérêt particulier sera donc porté au développement et à l'implantation d'installations dédiées au tri et à la valorisation matière. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la première phrase de l'alinéa 12, après le mot et le signe : « particulier, », insérer les mots et la phrase : « un plan-cadre national d'élimination des déchets déterminé tous les dix ans par le Parlement et distinguant localement différents bassins de déchets. La constitution de groupements de communes propres à chacun des bassins de déchets sera encouragé. Il sera également établie ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 12, insérer les quatre alinéas suivants :

« Après l'article L 541-10-1 du Code de l'environnement, il est inséré un article L 541-10-1 bis ainsi rédigé :

« À partir du 1er janvier 2010, les producteurs, importateurs, distributeurs de tout produit de grande consommation mis sur le marché, prennent en charge la collecte, le traitement

et l'élimination des déchets qui en résultent, soit en mettant en place une filière de collecte spécifique permettant de capter la totalité du gisement dont ils sont à l'origine, soit en assurant la prise en charge de collecte, de valorisation et d'élimination de ces déchets réalisées par les collectivités locales.

« Le niveau de contribution de chaque produit tiendra compte de sa recyclabilité, de son éventuelle éco-conception, de l'utilisation de matériau recyclé, la durée de vie des produits et la valorisation possible sous forme de matière ou d'énergie des déchets générés. Une signalétique sera mise en place pour informer le consommateur sur ces choix en consommation.

« À partir du 1er janvier 2010, tout producteur de déchets ne respectant pas les dispositions prévues au précédent alinéa est soumis par défaut à la Taxe Générale sur les Activités Polluantes ».

Article 42

Amendement présenté par M. Jean Grellier :

Compléter la deuxième phrase de l'alinéa 1 par les mots : « conformément à la Convention Aarhus ».

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Après la deuxième phrase de l'alinéa 1, insérer la phrase suivante :

« Les procédures de décision seront révisées de telle sorte à ce qu'aucun projet portant atteinte à l'environnement ne puisse être autorisé, sans que le porteur du projet n'ait préalablement prouvé qu'aucune solution alternative plus respectueuse de l'environnement n'existe. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

À l'alinéa 4, supprimer les mots : « en règle générale ».

Amendement présenté par Mme Fabienne Labrette-Ménager :

Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Les administrations de l'État devront, au plus tard au 1er janvier 2012, utiliser exclusivement des encres végétales pour l'impression de toutes leurs publications. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

I.– À l'alinéa 7, après le mot et le signe : « collective, », insérer le mot : « prioritairement ».

II.– Au même alinéa, après le mot : « biologiques », insérer les mots : « saisonniers et de proximité ».

Amendement présenté par Mme Laure de La Raudière :

À l'alinéa 7, substituer aux mots : « et produits dits « à faible impact environnemental » eu égard à leurs conditions de production et de distribution, pour une part identique » le signe et les mots : « , des produits de proximité, des produits dits « à faible impact environnemental » eu égard à leurs conditions de production et de distribution, des produits sous signe d'identification de la qualité et de l'origine et des produits issus d'exploitations engagées dans une démarche de certification environnementale, pour une part identique.»

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 7, substituer aux mots : « et produits dits « à faible impact environnemental » eu égard à leurs conditions de production et de distribution, pour une part identique » les mots : « des produits de proximité, des produits dits « à faible impact environnemental » eu égard à leurs conditions de production et de distribution, des produits sous signe d'identification de la qualité et de l'origine et des produits issus d'exploitations engagées dans une démarche de certification environnementale, pour une part identique.» *[retiré]*

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« *e)* D'attribuer dès 2009 aux collectivités territoriales faisant le choix de proposer l'intégralité des repas scolaires avec des produits issus de l'agriculture biologique ou de produits sous signe d'identification de la qualité et de l'origine une bonification de leur dotation ou subvention d'État à due concurrence des surcoûts engendrés pour la gestion des cantines scolaires. »

Amendement présenté par Mme Françoise Branget :

I.– Après l'alinéa 7, insérer l'alinéa suivant :

« *e)* D'inclure, dans toute nouvelle construction de bâtiments d'équipement public, un dispositif de collecte, de traitement et de distribution des eaux de pluie notamment pour l'arrosage des espaces verts, le lavage des véhicules, le lavage des sols et les sanitaires. »

II.– Les charges éventuelles qui résulteraient pour les collectivités locales de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par une augmentation de la dotation globale de fonctionnement.

III.– Les charges éventuelles qui résulteraient pour l'État et les régimes sociaux de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts et par une augmentation de ces mêmes tarifs.

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 8, après les mots : « administrations de l'État », insérer les mots : « et tous les bâtiments publics ».

Amendements présentés par M. Jean Dionis du Séjour :

• Compléter l'alinéa 8 par la phrase suivante :

« Elles établiront ce bilan avec l'aide de prestataires indépendants et compétents, sélectionnés, à cette fin, par voie d'appel d'offres. »

• Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« À cette fin d'exemplarité et pour inciter les députés à utiliser les transports urbains à Paris, l'Assemblée nationale supprimera son service de chauffeurs « à la demande » ainsi que l'ensemble des avantages accordés aux députés en matière de transport à Paris. Elle le remplacera par un « crédit transport parisien » dont l'usage sera placé sous la responsabilité du député. La partie non utilisée de ce crédit sera disponible à l'usage du député. Le coût total de ce « crédit transport parisien » sera inférieur à l'ensemble des avantages existants. » *[retiré]*

• Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« L'État s'engage, à partir de 2009, à réduire d'au moins 5 % par an pendant cinq ans, le crédit déplacement de ses fonctionnaires au profit d'installations de vidéoconférences. » *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Tourtelier :

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« Aucune réorganisation des services publics ne peut se faire sans évaluation de l'impact environnemental et d'un bilan carbone mettant en évidence une réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les réorganisations actuellement en cours font l'objet d'un gel dans l'attente de cette évaluation. »

Article 43

Amendement présenté par Mme Chantal Berthelot :

À l'alinéa 1, après le mot : « gouvernance », insérer les mots : « tant dans l'hexagone qu'en Outre-mer ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Philippe Tourtelier :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« En matière de développement durable, cette gouvernance repose sur l'affirmation du rôle régulateur de la puissance publique, la définition précise des compétences et des responsabilités des différents décideurs publics en tenant compte de la subsidiarité et la participation des citoyens à la décision. »

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Rédiger ainsi l'alinéa 2 :

« Les acteurs environnementaux non gouvernementaux bénéficieront d'un nouveau statut institutionnel, fondé sur des critères de représentativité et de légitimité qui feront l'objet d'une concertation avec les parties prenantes au Grenelle de l'environnement. Les droits et les devoirs découlant de ce statut seront déterminés ».

• À l'alinéa 2, après les mots : « pour l'environnement », insérer les mots : «, ainsi que les associations et syndicats œuvrant pour un développement agricole durable ».

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Il s'agit de définir un statut pour les acteurs représentatifs et légitimes en matière de protection de l'environnement afin qu'ils puissent disposer des moyens d'intervenir institutionnellement dans un dialogue environnemental. »

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• À l'alinéa 3, après le mot : « locales », insérer les mots : « existantes ou futures ».

• À l'alinéa 3, après le mots : « locales », insérer le signe et les mots : «, notamment le CES (Conseil économique et social) et le CESR (Conseils économiques et sociaux régionaux), ».

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À l'alinéa 3, après le mot : « locales », insérer les mots : « existantes ou futures ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 3, substituer au mot : « environnementale », les mots : « de développement durable ».

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À l'alinéa 3, substituer au mot : « environnementale », les mots : « de développement durable ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 3, après le mot : « environnementale », insérer les mots : « et notamment les Conseils économiques et sociaux, national et régionaux ».

• À l'alinéa 4, substituer au mot : « associeront », les mots : « impliqueront dans le processus de décision ».

Amendement présenté par M. Claude Gatignol :

À l'alinéa 4, après le mot « associeront », insérer les mots : « quand cela leur paraîtra nécessaire et dans le respect de l'indépendance de l'expertise, des techniques industrielles, de la concurrence ».

Amendement présenté par M. Michel Raison :

À l'alinéa 4, après le mot : « associeront », insérer les mots : « si possible ». *[retiré]*

Article 44

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• I. Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Le rôle stratégique des régions en matière d'aménagement du territoire, d'infrastructures, de transports interurbains ou de plans climat énergie régionaux (susceptibles d'être opposables) est reconnu. Mais dans une démarche avec l'État et les autres collectivités, il revient aux départements, aux communes et aux structures intercommunales d'être les opérateurs décisifs en matière de plans climat territoriaux, de « bilan carbone », d'agendas 21 locaux, de logements et d'urbanisme ainsi que d'éclairage public. »

II. À l'alinéa 3, supprimer les mots : « en matière notamment d'Agenda 21 locaux, de plans climat énergie territoriaux, de bilans des émissions de gaz à effets de serre. »

• Substituer à l'alinéa 2 les deux alinéas suivants :

« Des commissions parlementaires dédiées au développement durable, avec une sous-commission environnement à l'Assemblée nationale et au Sénat seront instaurées, et obligatoirement consultées pour tout texte à portée budgétaire ou environnementale.

« Une stratégie nationale de développement durable sera adoptée par le Parlement et revue chaque année, parallèlement au suivi du Grenelle. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la première phrase de l'alinéa 2, après le mot : « collectivités », insérer les mots : « et les associations agréées ».

Amendement présenté par M. Antoine Herth :

Au début de la deuxième phrase de l'alinéa 2, insérer les mots et le signe : « Sur proposition du Président du Conseil régional, ». *[retiré]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À la deuxième phrase de l'alinéa 2, substituer aux mots : « pourra être », le mot : « sera ».

• Compléter l'alinéa 2 par les mots : « ou départemental. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 2, insérer les alinéas suivants :

« La création d'une Conférence des élus, qui réunirait les représentants des différentes associations d'élus, selon les clefs de répartitions à préciser doit être envisagée. Cette « Conférence des élus » pourrait émettre, en parallèle du CES, un avis sur la stratégie nationale du développement durable, avant que ne se prononce le Parlement. Son rôle consultatif ne serait pas sans analogie avec celui du Comité des régions au niveau européen.

Cette Conférence des élus serait associée à la réflexion, à l'élaboration, et à la mise en œuvre des points suivants :

– stratégie nationale de développement durable en cohérence avec la stratégie européenne de développement durable ;

– valorisation de la DGF par les critères environnementaux (émissions de GES, politique de la biodiversité, préservation de l'espace naturel et agricole) ;

– développement de l'achat public responsable par la refonte du régime de la commande publique en incluant des critères environnementaux de choix et d'évaluation d'obligation imposés aux cocontractants) ;

– prise en compte de l'environnement dans les documents d'urbanisme (y compris les risques et la biodiversité) en précisant les critères d'évaluation ;

– bilans « carbone » (tous gaz à effet de serre) à généraliser en commençant en 2008 ;

– adoption d'un engagement de 100% de bois certifié dans les marchés publics ;

– généralisation des plans climat énergie territoriaux rendus obligatoires dans les 5 ans ;

– articulation des décisions en matière de transport et d'urbanisme ;

– utilisation des agendas 21 locaux mis en œuvre par les communes ou leurs groupements comme outils de contractualisation entre l'État, les régions ou les départements et les communes ;

– suivi et évaluation des expérimentations en matière de développement durable.

Une fois par an, une déclinaison régionale de cette Conférence des élus pourrait réunir des représentants de toutes les collectivités de la région et des services déconcentrés de L'État. Cette rencontre constituera l'occasion de dresser un bilan, de procéder à des ajustements et de coordonner les actions. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À la première phrase de l'alinéa 3, après le mot : « serre », rédiger ainsi la fin de cet alinéa :

« . Dans chaque collectivité ou groupement de collectivités, un plan de développement durable intégrera un bilan en émission de gaz à effet de serre et comportera les principales préconisations visant à limiter les effets sur l'environnement et en particulier sur le climat. Ce plan fera l'objet d'une contractualisation entre la collectivité et l'État. Afin d'éviter le manque de cohérence des instruments, les agendas 21 locaux et les plans climat énergie territoriaux viendront à terme se fondre dans ces plans. L'élaboration de ces plans donnera lieu à une concertation avec les associations agréées. »

Amendement présenté par Mme Chantal Berthelot :

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« L'État évaluera la contribution des collectivités territoriales lors de son inventaire annuel des émissions anthropiques par les sources et de l'absorption par les puits de gaz à effet de serre, et attribuera un « bonus carbone » dans les dotations attribuées à ces collectivités. »

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À l'alinéa 4, supprimer le mot : « progressivement ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 4, supprimer le mot : « progressivement ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 4, substituer aux mots : « participera à la diffusion des », les mots : « diffusera les ».

• Rédiger ainsi l'alinéa 5 :

« En concertation avec les collectivités territoriales, L'État augmentera de manière significative ses concours financiers aux collectivités et mettra en place une véritable péréquation entre collectivités, ceci afin de permettre aux collectivités de remplir leurs compétences en matière de développement durable et de mener des expérimentations innovantes dans ce domaine. »

Article 45

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Compléter l'alinéa 1 par les mots : « sur proposition d'une instance nationale d'orientation de l'information environnementale. »

• Compléter l'alinéa 1 par les mots : « notamment en les rendant disponibles sur une plateforme électronique à laquelle le public pourra avoir facilement accès par le biais des réseaux de télécommunications publics. »

• Compléter l'alinéa 1 par les mots : « gratuits ou pour un coût raisonnable ».

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« En particulier, l'État mettra à la disposition du public les informations sur l'environnement qui leur seront demandées sans que celui-ci ait à faire valoir un intérêt particulier. »

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« En cas de menace imminente pour la santé ou l'environnement, toutes les informations susceptibles de permettre au public de prendre des mesures pour prévenir ou limiter d'éventuels dommages doivent être diffusés immédiatement par l'État aux personnes risquant d'être touchées. »

• Après le mot : « public », supprimer la fin de l'alinéa 2.

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À l'alinéa 2, substituer aux mots : « du dispositif », les mots : « de la manière dont se déroule l'enquête publique ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À l'alinéa 2, substituer aux mots : « du dispositif », les mots : « de la manière dont se déroule l'enquête publique ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 2, substituer aux mots : « du dispositif », les mots : « de la manière dont se déroule l'enquête publique ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« L'État prendra les mesures susceptibles de permettre aux citoyens de participer à l'élaboration des dispositions contraignantes pouvant avoir un effet sur l'environnement. »

• Après l'alinéa 2, insérer l'alinéa suivant :

« Chaque projet de loi, plan ou programme gouvernementaux sera accompagné d'une étude d'impact préalable portant sur ses conséquences sur l'environnement. »

• À l'alinéa 3, après le mot : « application », insérer les mots : « de prévoir la mise en place d'un calendrier des débats publics portant sur les orientations générales en matière d'aménagement et d'environnement ».

• À l'alinéa 3, après le mot : « application », insérer les mots : « de rendre possible une délégation du débat public à des organismes régionaux ».

• À l'alinéa 4, après le mot : « durable », insérer les mots : « l'étude d'impact ».

• À l'alinéa 4, substituer au mot : « associant », les mots : « impliquant dans le processus de décision ».

• Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« Un statut juridique du lanceur d'alerte sera défini. »

• Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« L'État mettra en place et diffusera au Parlement et auprès du public un tableau de

bord d'indicateurs de développement durable de la Nation. Un tel tableau de bord devrait permettre notamment d'évaluer la conformité des résultats obtenus par rapport aux objectifs et de déclencher, en cas d'écart significatif, des mesures de correction et d'adaptation. »

• À l'alinéa 5, substituer au mot : « certaines », le mot : « les ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi l'alinéa 6 :

« Une fonction de médiation des conflits sur l'expertise et l'alerte environnementale sera créée, ainsi qu'un garant de la transparence et de la déontologie des expertises. Cette autorité pourrait constituer une « instance d'appel » en cas d'expertises contradictoires et pourrait être garante de l'instruction des situations d'alerte.

Un Haut Conseil de l'Expertise garant de la transparence, la méthodologie et la déontologie des expertises sera créé. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 6, après les mots : « *ad hoc* », insérer les mots : « où figureront des représentants des associations agréées ».

Article 46

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Rédiger ainsi le début de la première phrase de l'alinéa 1 :

« La transparence et la qualité des informations sur la manière dont les sociétés préviennent et prennent en compte *(le reste sans changement)*. »

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À la première phrase de l'alinéa 1, après le mot : « qualité », insérer les mots : « et la transparence ».

• À la première phrase de l'alinéa 1, après le mot : « compte », insérer les mots : « et préviennent ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après la première phrase de l'alinéa 1, insérer la phrase suivante :

« Le gouvernement étudiera les moyens de préciser le rôle des commissaires aux comptes dans la vérification des données extra financières des rapports de gestion. »

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Aux alinéas 2 et 3, substituer au mot : « pourrait » le mot : « sera ».

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• Compléter l'alinéa 2 par les mots et le signe : « les spécificités inhérentes aux PME seront prises en compte ; ».

• Rédiger ainsi l'alinéa 3 :

« *b)* Pourrait inclure l'activité des sociétés filiales au sens de l'article L. 233-1 du Code de Commerce et les sociétés contrôlées au sens de l'article L. 233-3 ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Compléter l'alinéa 3 par les signes et les mots : « , ainsi que l'activité des sous-traitants de ces entreprises ; ».

• À l'alinéa 4, substituer aux mots : « pourrait comprendre » le mot : « comprendra ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 4 par les mots : « et à la prévention aux risques sociaux et environnementaux ESG ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« *d)* Intégrera les dommages environnementaux et sociaux commis dans des pays étrangers. »

• Après l'alinéa 4, insérer l'alinéa suivant :

« *d)* Fera l'objet d'une vérification par un ou plusieurs commissaires aux comptes. »

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• À l'alinéa 5, après le mot : « consacrés », insérer les mots : « à l'environnement et ».

• Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Un travail conjoint avec les parlementaires français et les acteurs concernés sur les questions de ces indicateurs et de la compatibilité des entreprises sera organisé. »

• À l'alinéa 7, substituer aux mots : « à fort », les mots : « dont l'activité présente un rique d' ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 7, après le mot : « environnemental », insérer les mots : « notamment une installation classée pour la protection de l'environnement ».

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• À la fin de l'alinéa 7, substituer aux mots : « notamment les riverains du site », les mots : « qu'il s'agisse des salariés, des riverains, des collectivités, des associations ou des services de l'État, suivant par exemple le modèle du Citizen advisory panel ou des Comités locaux d'information. »

• Après l'alinéa 9, insérer l'alinéa suivant :

« La France proposera un cadre de travail au niveau communautaire pour l'établissement d'indicateurs sociaux et environnementaux lisibles permettant la comparaison entre entreprises. »

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Compléter l'alinéa 10 par les mots : « et, à l'inverse, les aides financières pourront être retirées aux entreprises qui n'opèrent par un tel investissement ».

• Au début de l'alinéa 11, après le mot : « France », insérer les signes et les mots : « , tout en mettant en place dès à présent sur son territoire un dispositif propre, ».

• À l'alinéa 11, après le mot : « filiales », insérer les mots : « y compris en dehors de l'espace communautaire ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

À l'alinéa 11, après le mot : « environnement », insérer les signes et les mots : « , y compris en dehors de l'espace communautaire, ».

Article 47

Amendements présentés par M. Yves Cochet :

• À l'alinéa 1, après les mots : « les produits », insérer les mots : « et les services ».

• Compléter l'alinéa 1 par la phrase suivante :

« Le recours à des argumentations écologiques portant sur des caractéristiques accessoires du produit et visant à attribuer à celui-ci des avantages et propriétés qu'il ne possède pas, ou à masquer son impact environnemental réel, ou les argumentations visant à attribuer des caractéristiques environnementales sans rapport avec l'incidence écologique réelle du produit tout au long de son cycle de vie, constituent des pratiques commerciales trompeuses. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

I. Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Un Conseil Énergie indépendant et gratuit est nécessaire afin de guider les consommateurs. Le réseau des Espaces Info Énergie créé par l'ADEME sera renforcé jusqu'à atteindre 1 200 conseillers en 2012 et la pérennité de son financement sera assurée par la loi. Son ancrage local sera renforcé par l'obligation des collectivités territoriales de mettre à disposition des consommateurs un Espace Info Énergie. »

II. - La perte de recettes pour l'État résultant de l'application de cette disposition est compensée à due concurrence par l'institution d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Un Conseil Énergie indépendant et gratuit est nécessaire afin de guider les consommateurs. Le réseau des Espaces Info Énergie créé par l'ADEME sera renforcé jusqu'à atteindre 1 200 conseillers en 2012 et la pérennité de son financement sera assurée par la loi. Son ancrage local sera renforcé par l'obligation des collectivités territoriales de mettre à disposition des consommateurs un Espace Info Énergie. »

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Le recours à des argumentations écologiques portant sur des caractéristiques

accessoires du produit et visant à attribuer à celui-ci des avantages et propriétés qu'il ne possède pas, ou à masquer son impact environnemental réel, ou les argumentations visant à attribuer des caractéristiques environnementales sans rapport avec l'incidence écologique réelle du produit tout au long de son cycle de vie, constituent des pratiques commerciales trompeuses. »

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Un Conseil énergie, indépendant et gratuit, sera mis en place afin de guider les consommateurs. Le réseau des Espaces info énergie sera renforcé jusqu'à atteindre 1 200 conseillers avant 2012. La pérennité de son financement sera assurée par l'État. »

• À l'alinéa 2, substituer aux mots : « des impacts environnementaux », les mots : « de l'empreinte écologique ».

Amendement présenté par M. Jean Proriol :

À l'alinéa 2, après le mot : « développée », insérer les mots : « selon une méthodologie harmonisée ».

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À l'alinéa 2, après le mot « traçabilité », insérer les signes et les mots : « , en mentionnant notamment la distance parcourue par le produit entre le lieu de production et le lieu de vente au consommateur final , ».

• Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante : « Les éco-labels seront développés et harmonisés. »

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« Il s'agira également de mettre fin à leur usage abusif (signes officiels de qualité, cahiers des charges des médias, campagnes d'information, existence d'une information économique sur la consommation durable, responsabilité juridique des médias en cas de désinformation). »

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« À cette fin, l'État associera les associations de consommateurs et les associations de protection de l'environnement aux travaux du Bureau de vérification de la publicité. »

• Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« L'État cherchera en particulier à mettre fin à l'usage abusif des arguments environnementaux ou aux publicités mettant en scène des comportements contraires à l'exigence de protection de l'environnement. »

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

Compléter l'alinéa 5 par les deux phrases suivantes :

« Il sera garanti un strict équilibre entre les recettes et les dépenses fiscales de ce dispositif. Un document public informera chaque année de la balance budgétaire pour chaque catégorie de produits concernés » *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Après l'alinéa 5, insérer l'alinéa suivant :

« Il sera garanti un strict équilibre entre les recettes et les dépenses fiscales de ce dispositif. Un document public informera chaque année de la balance budgétaire pour chaque catégorie de produits concernés. »

Article 48

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À la première phrase l'alinéa 1, après les mots : « éducation », insérer les mots : « à l'environnement et ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« L'État développera et renforcera les actions d'éducation et de sensibilisation à l'écologie et au développement durable, à l'école, au collège et au lycée. »

Amendement présenté par M. Claude Gatignol :

À la première phrase de l'alinéa 2, après le mot et le signe : « intrants, », insérer les mots et le signe : « à l'utilisation raisonnée des moyens de production, aux bonnes pratiques d'utilisation des intrants, ».

Amendement présenté par M. Jean Dionis du Séjour :

À la première phrase de l'alinéa 2, après le mot et le signe : « intrants, », insérer les mots et le signe : « à l'utilisation raisonnée des moyens de production, aux bonnes pratiques d'utilisation des intrants, ». *[sans objet]*

Amendement présenté par M. Michel Raison :

À la première phrase de l'alinéa 2, après le mot et le signe : « intrants, », insérer les mots et le signe : « à l'utilisation raisonnée des moyens de production, aux bonnes pratiques d'utilisation des intrants, ». *[sans objet]*

Amendements présentés par M. André Chassaigne :

• À la première phrase de l'alinéa 2, après le mot : « sols », insérer le signe et les mots : « , à l'agriculture biologique ».

• Compléter la première phrase de l'alinéa 2 par les mots : « et rendus obligatoires ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« La participation des agriculteurs à des formations liées aux nouvelles techniques environnementales sera encouragée, afin que 20% des agriculteurs en exercice aient bénéficié d'une telle formation d'ici 2012. »

Amendement présenté par M. Bernard Reynès :

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Les élèves bénéficieront systématiquement d'une formation solide sur l'agriculture biologique ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

I. - À la première phrase de l'alinéa 3 :

1) Après le mot : « établissements », insérer les mots : « professionnels et ».

2) Supprimer les mots : « pour les campus ».

II. - À la seconde phrase du même alinéa, substituer aux mots : « universités et grandes écoles », les mots : « universités, grandes écoles et établissements professionnels ».

Amendement présenté par M. Yves Cochet :

Compléter l'alinéa 3 par la phrase suivante :

« En particulier, une carte de transport en commun sera systématiquement associée à la carte étudiant. »

Amendement présenté par M. Jérôme Bignon :

À l'alinéa 5, après le mot : « matière », insérer les mots : « d'environnement et ».

Amendement présenté par M. André Chassaigne :

À l'alinéa 5, substituer au mot : « décideurs », le mot : « acteurs ».

Article 49

Amendement présenté par M. Serge Letchimy :

Après l'alinéa 1, insérer l'alinéa suivant :

« Entre les dispositifs spécifiques déjà en vigueur dans ces territoires et ceux que le Législateur ou l'Exécutif seraient amenés à instaurer, une hiérarchie des normes sera explicitement définie. Dans la nomenclature actuelle, le SAR prévaut sur les autres documents d'aménagement lorsque leurs dispositions s'appliquent à tout ou partie du territoire, hors documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux. »

Amendement présenté par Mme Chantal Berthelot :

Après l'alinéa 2, insérer les deux alinéas suivants :

« Dans le domaine des transports : »

« L'État étudiera en concertation avec les collectivités territoriales de Guyane l'attribution de concours financiers qui doivent contribuer de manière significative au désenclavement des bourgs et villages isolés dans une approche multimodale. »

Amendement présenté par M. Serge Letchimy :

À l'alinéa 4, après le mot : « collectivités », insérer les mots et la phrase suivants :

« Viser l'autonomie énergétique en Guyane à terme 2030 en améliorant les 50% d'EnR

déjà en effet par une consommation finale d'énergie électrique devant atteindre 85 % dès 2020. Le seuil de pénétration des EnR doit être relevé de 30 % à au moins 50 % et jusqu'au plafond déterminé par des études de faisabilité. »

Amendement présenté par M. Michel Piron :

À l'alinéa 4, substituer aux mots : « dans chaque collectivité », le signe et les mots : « ; à cet effet, au sein des unités urbaines de plus de 50 000 habitants, il sera demandé aux personnes morales visées à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme de réaliser avant 2012, en concertation avec les conseils régionaux, les conseils généraux, les communes et les groupements de communes à fiscalité propre, des plans climat énergie territoriaux à l'échelle du périmètre retenu pour la réalisation du schéma de cohérence territoriale ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Serge Letchimy :

À l'alinéa 4, après le mot : « neufs », insérer les mots et le signe : « et favorise la ventilation naturelle dans les normes architecturales, ». *[retiré]*

Amendement présenté par M. Jean-Claude Lenoir :

À l'alinéa 4, après le mot : « neufs », insérer les mots : « et d'électricité photovoltaïque dans ceux qui doivent être climatisés ».

Amendements présentés par M. Serge Letchimy :

• Compléter l'alinéa 4 par la phrase suivante :

« Dans le territoire encore enclavé de Guyane et pour assurer un égal accès de tous les citoyens à l'électricité, le seuil d'intervention de l'opérateur public ou titulaire d'une délégation de service public est fixé à 200 KW. »

• Compléter l'alinéa 6 par les deux phrases suivantes :

« L'État viendra en soutien aux Collectivités qui élaborent des plans de prévention, gestion et protection de l'Environnement en conformité avec les dispositions contenues dans le présent texte de loi. En particulier, il mettra en place un dispositif de co-financement-type pour permettre aux Collectivités en charge d'effectuer les plans pluriannuels relevant de leur champ de compétence, tels que les Plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés. »

• Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Un plan de résorption des décharges dites sauvages sera adopté assorti d'un schéma de financement et d'un calendrier qui seront définis par décret. »

• Compléter l'alinéa 6 par la phrase suivante :

« Une convention de coopération transfrontalière sera proposée aux pays frontaliers ou géographiquement très proches, pour une valorisation commune des déchets. » *[retiré]*

Amendements présentés par Mme Chantal Berthelot :

• Après l'alinéa 6, insérer l'alinéa suivant :

« Prévoir des adaptations réglementaires sur la construction et la réhabilitation des installations de stockage des déchets non dangereux ainsi qu'un financement exceptionnel de l'État pour ces infrastructures à destination des communes d'outre-mer. »

• À l'alinéa 8, substituer aux mots : « valoriser les biotechnologies vertes et bleues » les mots : « valoriser dans les collectivités d'outre-mer les biotechnologies vertes et bleues en garantissant auxdites collectivités le contrôle des outils de production des connaissances et le juste partage des retombées générées par ces connaissances ; » *[retiré]*

• À l'alinéa 8, après le mot « Guyane », insérer les mots : « en vue de confier à ses collectivités locales la propriété et la gestion de la biodiversité ».

Amendements présentés par M. Serge Letchimy :

• À l'alinéa 8, après le mot « Guyane », insérer la phrase suivante :

« Une loi d'application générale relative à l'inventaire des espèces vivantes et des molécules, à l'enregistrement des brevets, à la gestion et à l'exploitation des ressources génétiques végétales et animales sur l'ensemble du territoire guyanais sera élaborée dans le délai fixé pour l'inventaire de la biodiversité. »

• À l'alinéa 8, après le mot « Guyane », insérer les deux phrases suivantes :

« Un bilan carbone territorial sera réalisé. Le crédit carbone émanant des puits de carbone disponibles sur chaque territoire fera l'objet d'une restitution sous forme de dotations globales financières attribuées aux collectivités, en fonction d'une clé de répartition qui sera déterminée en loi d'orientation des lois de finances, et au regard des besoins en développement. »

Amendement présenté par Mme Chantal Berthelot :

À l'alinéa 12, substituer aux mots : « assurer la sécurité d'approvisionnement en eau potable et l'assainissement, d'ici 2015 » les mots : « engager sans délai un programme financé par l'État pour assurer la sécurité d'approvisionnement en eau potable et assurer l'assainissement, d'ici 2015 ; »

Article additionnel après l'article 49

Amendements présentés par M. Serge Letchimy :

• Après l'article 31-1 du code minier, il est inséré un article 31-2 ainsi rédigé :

« Art. 31-2. – Pour la zone économique exclusive ou le plateau continental français au large des régions d'outre-mer, une redevance spécifique, due par les titulaires de concessions de mines hydrocarbures liquides ou gazeux, est établie au bénéfice de la région d'outre-mer concernée.

« Le barème de la redevance spécifique est, à compter du 1er janvier 2008, établi selon les tranches de production annuelle prévues à l'article 31, le taux applicable à chaque tranche étant toutefois fixé par le Conseil régional, dans la limite des taux prévus audit article. »

• Compléter cet article par l'alinéa suivant :

« Le premier alinéa de l'article L. 112-1 du Code de l'urbanisme est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Dans les territoires français situés en région équatoriale ou tropicale, une réglementation établira des normes de construction favorables à la ventilation naturelle des maisons, immeubles et bâtiments. » *[retiré]*