

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

– Audition de M. Michel Neugnot, vice-président du conseil régional de Bourgogne-Franche Comté et président de la commission « Transport et mobilités » de Régions de France, ainsi que de Mme Agnès Langevine, vice-présidente du conseil régional d'Occitanie et présidente de la commission « Transition écologique » de Régions de France, de M. Arnaud Merveille, vice-président du conseil départemental de la Meuse chargé de l'environnement et la transition énergétique, représentant l'Assemblée des départements de France, et de M. Guy Geoffroy, maire de Combs-la-Ville, président de l'association des maires de Seine-et-Marne, ainsi que M. Sylvain Robert, maire de Lens et coprésident de la commission « Aménagement » de l'Association des maires de France 2

Jeudi

18 février 2021

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 03

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

**Présidence de
Mme Laurence
Maillart-Méhaignerie,
*Présidente***



La commission spéciale a entendu M. Michel Neugnot, vice-président du conseil régional de Bourgogne-Franche Comté et président de la commission « Transport et mobilités » de Régions de France, ainsi que Mme Agnès Langevine, vice-présidente du conseil régional d'Occitanie et présidente de la commission « Transition écologique » de Régions de France, M. Arnaud Merveille, vice-président du conseil départemental de la Meuse chargé de l'environnement et la transition énergétique, représentant l'Assemblée des départements de France, et M. Guy Geoffroy, maire de Combs-la-Ville, président de l'association des maires de Seine-et-Marne, ainsi que M. Sylvain Robert, maire de Lens et coprésident de la commission « Aménagement » de l'Association des maires de France.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Madame, messieurs, je vous remercie d'avoir accepté notre invitation. Nous avons souhaité vous entendre car le projet de loi dont nous sommes saisis présente de nombreux enjeux pour les collectivités locales, au cœur de la transition écologique. Qu'il s'agisse de la transition énergétique, de la lutte contre l'artificialisation des sols, de la préservation des espaces naturels et du cadre de vie, des transports, et d'une manière générale, de l'adaptation des territoires au dérèglement climatique, les collectivités sont en première ligne. De nombreuses dispositions du projet de loi auront un impact, parfois important, sur les politiques locales. Elles impliqueront, pour certaines, l'adaptation de documents de planification. D'autres conféreront de nouveaux pouvoirs aux élus. Il est donc important de recueillir vos observations sur ce texte.

M. Michel Neugnot, vice-président du conseil régional de Bourgogne-Franche Comté et président de la commission « Transport et mobilités » de Régions de France. Madame la présidente, je vous remercie de nous auditionner sur ce sujet important. J'exposerai nos remarques sur le projet de loi conjointement avec Mme Agnès Langevine. Sur la forme, il s'agit d'un texte ambitieux, même s'il ne reprend pas en totalité les propositions de la Convention citoyenne pour le climat. En outre, le filtre gouvernemental et législatif laisse apparaître une certaine verticalité dans les décisions, verticalité qui n'est pas forcément cohérente avec les objectifs du projet de loi dit « 4D », en préparation, et la volonté affichée de donner plus de pouvoir aux collectivités locales – nous y reviendrons dans le détail.

Sur le fond, beaucoup de mesures paraissent bienvenues, mais suscitent des interrogations quant à leur application, notamment au regard des moyens financiers. C'est le cas des articles concernant les mobilités.

En outre, un certain flou est entretenu sur le lien entre les politiques régionales et le service d'accompagnement pour la rénovation énergétique (SARE), service public de la performance énergétique des bâtiments : il semble que l'on n'ait pas encore réussi à faire la synthèse entre la volonté nationale, les financements nationaux et l'application sur le territoire.

Le projet de loi a également quelques difficultés à concilier la libre administration des collectivités avec l'imposition, verticale, de mesures nationales. On assiste presque à un choc des cultures : ainsi, l'article 22 prévoit la fixation par décret d'objectifs régionaux de développement des énergies renouvelables, qui devront donner lieu à une révision des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) actuellement applicables, alors que ces derniers ne devaient être révisés qu'après les élections.

De même, la définition de l'artificialisation des sols pose problème. Nous souhaiterions qu'elle s'appuie sur un critère de consommation foncière, qui permet de protéger les sols et leurs usages en se basant sur l'analyse des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Les délais d'application de certaines dispositions nous semblent très courts. Ainsi, il faudrait porter de six mois à un an après l'entrée en vigueur de la loi le délai de modification des SRADDET visant à intégrer les objectifs de développement des énergies renouvelables et de réduction de l'artificialisation des sols. Il faudrait également porter de dix-huit à vingt-quatre mois le délai concernant l'intégration de ce dernier objectif dans les documents locaux d'urbanisme à défaut de leur intégration dans les SRADDET. Enfin, il faudrait reporter la date limite d'intégration de ce même objectif aux schémas de cohérence territoriale (SCOT) du 1^{er} juillet 2024 au 1^{er} juillet 2025 car, à vouloir aller trop vite, on risque d'importantes perturbations et des résultats négatifs. Le débat parlementaire sera peut-être l'occasion de réfléchir au rythme de révision des SRADDET.

En outre, il serait sans doute intéressant de supprimer l'enquête publique, lourde et coûteuse, et de la remplacer par une consultation publique, aussi efficace et plus rapide.

Le volet « mobilités » du projet de loi pose un problème de fond, celui du financement des infrastructures. Le plan de relance assure une augmentation substantielle du budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui atteint 3,4 milliards d'euros cette année. C'est plus que la trajectoire envisagée par le Gouvernement. Les moyens suivront probablement en 2022, mais c'est l'inconnu à partir de 2023, jusqu'en 2027. Quel sera alors le niveau de financement ? En 2018, le rapport du Conseil d'orientation des infrastructures, présidé par M. Philippe Duron, préconisait un effort de 3 milliards d'euros *a minima*. Il serait bon qu'une loi de programmation pérennise le budget actuel, à 3,4 milliards d'euros, jusqu'en 2027, puisque les collectivités doivent compléter les contrats de plan sur le volet relatif aux mobilités.

Nous relayons également la demande, récurrente et générale, d'un taux de TVA réduit à 5,5 % dans les transports publics collectifs.

Enfin, les régions ne sont pas toutes du même avis sur l'écotaxe, leur position variant en fonction de leur situation géographique et de la consistance du fret routier sur leur territoire. Régions de France ne pourra donc pas prendre position, mais se propose de réfléchir avec vous au meilleur moyen d'avancer sans contraindre les régions.

M. Arnaud Merveille, vice-président du conseil départemental de la Meuse chargé de l'environnement et la transition énergétique, représentant l'Assemblée des départements de France. Je vous remercie pour cette initiative. Les départements partagent les objectifs de lutte contre le dérèglement climatique et de transition écologique. Plusieurs points clés du projet de loi appellent néanmoins notre attention.

Cela a déjà été souligné, les SRADDET seront l'outil principal de mise en œuvre de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) dans les territoires. L'ambition portée par le projet de loi est intéressante, mais elle doit en priorité émaner des territoires. Les SRADDET doivent être issus d'une concertation et d'une construction entre les acteurs de terrain ; une PPE territorialisée doit être la somme des potentialités de projets de production locale en matière d'énergie.

L'Assemblée des départements de France (ADF) souhaiterait que les départements volontaires soient également légitimés dans la mise en œuvre de diagnostics territoriaux de production d'énergies renouvelables, voire de stockage et de réduction des émissions. En effet, ce sont des acteurs locaux importants et ce type de démarche pourrait venir nourrir la régionalisation des objectifs intégrés dans les SRADDET. Plusieurs départements ont développé des diagnostics territoriaux globaux, comme l'Aude ou la Meuse. En outre, cette initiative va de pair avec une compétence départementale, celle de la solidarité territoriale. Enfin, cela permettrait d'atteindre les objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, tout en bénéficiant à la fois d'un audit, d'objectifs et d'une évaluation dans le cadre des révisions.

Un deuxième point retient notre attention : le volet routier et la vignette poids lourds. Le projet de loi vise bien sûr à favoriser les transports de marchandises moins émetteurs de gaz à effet de serre, mais cela doit aller de pair avec un financement pérenne et écologique des routes. Or le modèle économique actuel des infrastructures routières n'est pas viable. Elles sont financées par le budget général de l'État et des collectivités et constituent très souvent des variables d'ajustement, alors qu'elles nécessitent des investissements à long terme, exigeant de la visibilité. Nous partageons ce constat avec les régions, d'autant que les éventuels déclassements et transferts de voies en direction des régions ou des départements nécessitent une évaluation préalable ainsi qu'une remise en état, et donc des financements importants. Enfin, les infrastructures routières ne doivent pas nous faire oublier les modes de déplacement doux.

Troisième axe de réflexion : la rénovation énergétique des bâtiments. Nous y reviendrons probablement à l'occasion de l'examen de l'article 43. Elle est fondamentale pour accélérer la décarbonation et diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Pour autant, il ne faut pas uniformiser les objectifs à l'échelle nationale, sans prendre en compte les réalisations ou les spécificités de certains territoires. Nous plaillons donc pour une coconstruction de ce service public avec les régions et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), afin que les départements puissent jouer pleinement leur rôle au titre de leur responsabilité en matière de précarité énergétique et de solidarité territoriale. Ne répétons pas nos erreurs : il y a quelques années, la directive dite « Nitrates » avait fait l'objet d'une application uniforme sur le territoire, qui ne prenait pas en compte les spécificités locales.

S'agissant de l'artificialisation des sols et de la biodiversité, nous voyons d'un très bon œil la réintroduction du droit de préemption sur les espaces naturels sensibles (ENS) et souhaiterions que l'ambition – mettre en place des périmètres sensibles et les conserver – soit clairement inscrite dans le projet de loi.

Les objectifs liés à la restauration collective sont un élément important de lutte contre le réchauffement climatique, mais également de résilience de nos territoires. Les collectivités locales sont pleinement engagées. Elles souhaitent, là encore, travailler en coconstruction pour atteindre les objectifs fixés par la loi EGALIM. Il faut structurer les filières agricoles, accompagner nos agriculteurs dans la conversion de leurs terres et dans l'adaptation des outils de production. Très souvent, les agriculteurs savent produire, mais ils ne savent pas transformer, vendre et transporter. Les chambres consulaires apportent un appui important.

Il nous faut aussi mieux utiliser le code des marchés publics pour la restauration collective. Les départements sont pleinement engagés dans la mise en œuvre des projets alimentaires territoriaux (PAT), mais également des labels ou des circuits locaux de production.

Deux derniers sujets suscitent le débat dans les territoires : la gestion de l'eau et celle des déchets. Il faut accompagner les collectivités pour améliorer les réseaux d'eau et protéger cette ressource, vitale pour l'avenir. Il faut également optimiser nos quantités de déchets. Dans les deux cas, gardons en tête l'équation difficile que les collectivités compétentes doivent résoudre : il s'agit de faire comprendre aux administrés qu'il faut consommer moins, et mieux, d'eau, trier plus et générer moins de déchets, alors que leurs factures ne diminuent pas, pour préserver l'équilibre financier des structures gestionnaires.

M. Guy Geoffroy, maire de Combs-la-Ville, président de l'association des maires de Seine-et-Marne. J'interviens conjointement avec M. Sylvain Robert, maire de Lens, au nom de l'Association des maires de France. Je ne reviendrai pas sur les points évoqués par mes prédécesseurs afin de ne pas être redondant.

Le projet de loi s'inscrit parfaitement dans la continuité des travaux législatifs : Charte de l'environnement de 2004, Grenelle de l'environnement et stratégie nationale pour la biodiversité qui en a découlé, loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, loi dite « EGALIM », etc. Depuis vingt ans, au-delà de sa diversité et des évolutions politiques, la représentation nationale a beaucoup contribué à faire progresser le débat. Le présent projet de loi permettra de compléter cette œuvre avec des dispositions utiles et, nous l'espérons, applicables, visant à mieux prendre en compte les conséquences des dérèglements climatiques et à doter l'État et les pouvoirs locaux de nouveaux outils.

Tout est utile dans le projet de loi ; certaines dispositions le sont plus particulièrement pour leur caractère hautement symbolique. Mais derrière le symbole que constitue la consigne du verre – que les plus anciens, dont je fais partie, ont connue il y a une cinquantaine d'années –, il ne faut pas mépriser les risques d'effets pervers sur la gestion, actuellement équilibrée, de la collecte des déchets.

D'autres dispositions ont un caractère concret mais brillent par leur imprécision. Ainsi, en matière de marchés publics, un au moins des critères devra prendre en compte les caractéristiques environnementales de l'offre. Il conviendrait d'apporter des précisions, sans pour autant enfermer les collectivités dans des dispositions trop strictes. En effet, souvent, les obligations européennes et nationales liées aux marchés publics rendent très difficile la déclinaison locale de politiques vertueuses, notamment en matière de développement durable.

Autre exemple d'imprécision : les dispositions relatives à l'artificialisation des sols. Quels critères objectifs appliquer et quelles seront les conséquences concrètes dans les territoires ? Il est difficile de le comprendre.

L'Association des maires de France (AMF) estime inappropriée la disposition relative à la restauration scolaire. Alors qu'une expérimentation, en application de l'article 72, alinéa 4 de la Constitution, obligeant à proposer un menu végétarien par semaine est en cours et n'a pas encore été évaluée, le texte instaure une expérimentation visant à prévoir un repas végétarien par jour ! C'est exactement ce qu'il ne faut pas faire. J'ai eu l'honneur de représenter l'AMF au sein du groupe de travail mis en place par le Conseil d'État pour faire le bilan de la mise en œuvre des dispositions découlant de l'article 72, alinéa 4 ; nous avons souligné que l'évaluation était justement une des fragilités du dispositif. Ce serait un comble qu'une expérimentation chasse l'autre, avant même que les effets de la première aient pu être évalués !

Enfin, je souhaite appeler votre attention sur le décret relatif au fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) dont la publication, le 30 décembre, a pu échapper à beaucoup : les dispositions restreignant les compensations pour un montant non négligeable de 200 millions d'euros portent essentiellement sur les dépenses d'investissement des collectivités locales relatives à l'environnement et au développement durable. L'AMF plaide pour un minimum de cohérence entre les dispositifs fiscaux d'encouragement et les dispositifs législatifs.

Ce projet de loi est frappé d'un sceau trop souvent rencontré dans le domaine législatif, celui de la verticalité. Mon collègue représentant les régions l'a rappelé : la verticalité est à sens unique, et descend, une fois de plus, de l'État vers les collectivités, sans souci ni de la décentralisation, ni de la différenciation. La décentralisation peine à se traduire dans les faits, et les missions décentralisées le sont sans les moyens correspondants. Certes, c'est confortable pour l'État, mais tout à fait déplorable compte tenu de la situation financière que les collectivités locales connaissent depuis dix ans.

En outre, le rapport du Conseil d'État précité rappelait que la différenciation est indispensable. Même si le principe d'égalité de tous devant la loi reste un principe sacré de notre République, il n'y a pas d'égalité si l'on ne permet pas à chaque territoire d'appliquer de manière différenciée la même règle commune, en fonction de ses caractéristiques, de son histoire, de sa culture, de ses difficultés, de ses contraintes, de ses atouts. C'est seulement dans ces conditions que les dispositions prises par le législateur, aussi bonnes soient-elles, pourront être appliquées au plan local, au plus près de nos concitoyens et dans l'intérêt général.

M. Sylvain Robert, maire de Lens et coprésident de la commission « Aménagement » de l'Association des maires de France. Je partage l'analyse de M. Geoffroy et de mes autres collègues. Il faut faire confiance aux élus, c'est le sens des demandes de l'AMF. Comment faire en sorte que les élus, chargés de l'application quotidienne de la loi dans leur territoire, puissent être associés et mobilisés pour accompagner ce texte, louable dans ses intentions, mais dont la mise en application, et les moyens qui y seront affectés, nous interrogent encore ?

M. Jean-René Cazeneuve, rapporteur général. Madame et messieurs les élus, je vous remercie pour cet échange. Au quotidien, vous êtes au premier rang du combat contre le réchauffement climatique : contrats de relance et de transition écologique (CRTE), gestion des déchets, soutien aux énergies renouvelables, conventions sur la qualité de l'eau, mise en place du Parlement de l'eau, mais aussi stratégie de mobilité, logement, accompagnement des entreprises, SRADDET, etc. Les exemples sont très nombreux et soulignent votre rôle primordial dans la mise en œuvre locale des mesures.

Mais ce que nous dit la Convention citoyenne pour le climat, ce que nous dit l'urgence climatique, c'est qu'il faut aller plus loin, plus vite et ensemble. De très nombreux articles du projet de loi impactent les collectivités territoriales : articles 6 et 7 sur les pouvoirs de police et la publicité, article 22 sur la PPE, article 26 sur les parkings relais, articles 27 et 28 sur les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), article 29 sur la tarification des transports collectifs par les autorités organisatrices de mobilité (AOM), ainsi que la plupart des articles du titre IV « Se loger » puisqu'ils concernent la police administrative relative aux règles de construction, l'encadrement de la délivrance des titres d'occupation, etc.

Contrairement à ce que j'ai entendu – c'est pourquoi il est intéressant d'en débattre –, ce texte traduit la volonté du Gouvernement de donner plus de responsabilités aux collectivités territoriales et, surtout, de les associer pleinement à la transformation, en passant d'une logique verticale, contrainte, à une logique de partage d'objectifs et de responsabilisation.

Si nous parlons de police de la publicité, de voies réservées, d'artificialisation des sols, de contribution spécifique, c'est bien parce que nous souhaitons que les collectivités territoriales s'engagent. Nous savons que cet engagement sera différencié, chacun participant à la mise en œuvre de la loi dans son territoire de manière différente. Vous le voyez, nos analyses divergent, mais je souhaite comprendre pourquoi.

Le projet de loi donne de nouvelles compétences et de nouvelles responsabilités aux élus locaux. Les percevez-vous comme une contrainte, en raison peut-être du manque de moyens humains, ou comme l'opportunité de jouer un rôle dans la transition écologique ? Comment jugez-vous la concertation avec l'État sur les articles qui vous concernent ?

Le projet de loi affiche une ambition importante : diviser par deux le rythme d'artificialisation des sols, en fixant un cadre régional. Il vous met en quelque sorte devant vos responsabilités puisqu'il propose que toutes les collectivités territoriales d'une région se mettent d'accord pour décliner cet objectif commun. Ne s'agit-il pas d'un bon exemple de responsabilité décentralisée et de collaboration avec les collectivités territoriales ?

Mme Aurore Bergé, rapporteure sur le titre I^{er}. Je m'attarderai plus particulièrement sur les articles 6 et 7 du titre I^{er}, relatifs aux compétences des maires en matière de police de la publicité. Mes questions s'adresseront donc plutôt à l'AMF.

L'article 6 décentralise les pouvoirs de police en matière de publicité extérieure, qu'elle soit sur papier ou numérique. La disposition s'appliquerait même en l'absence de règlement local de publicité. Comment jugez-vous cette faculté nouvelle accordée au maire ? Un délai supplémentaire vous paraît-il souhaitable avant son entrée en application ? Si oui, lequel ? Avez-vous un retour à nous faire s'agissant des règlements locaux de publicité ?

L'article 7 permet aux collectivités de prévoir, dans leur règlement local de publicité, des dispositions encadrant la publicité et les enseignes situées à l'intérieur des vitrines des commerçants. Avez-vous eu, à ce propos, des retours de la part des associations de commerçants, qui sont fort nombreuses dans les collectivités locales ? Quelle appréciation portez-vous sur cette disposition ? Considérez-vous qu'il est du ressort du maire d'exercer ce pouvoir de police renforcé ?

L'article 12, quant à lui, généralise l'obligation d'une consigne pour les emballages en verre. Quel regard portez-vous sur cette disposition ?

Mme Cendra Motin, rapporteure sur le titre II. J'ai bien entendu ce qu'a dit M. Merveille à propos de l'article 22. J'aurais aimé avoir également une réaction de Régions de France : comment l'association envisage-t-elle la coconstruction, ou, à tout le moins, la prise en compte des projets territoriaux dans les SRADDET ?

Au-delà du fait que vous critiquez l'imprécision de la formulation concernant la prise en compte des critères environnementaux dans les commandes publiques, quel sera, selon vous, l'impact de cette disposition ? Comment pourra-t-on s'assurer que les critères

environnementaux sont réellement pris en compte dans les notations ? Quel devrait être le poids de ces critères, notamment par rapport aux critères économiques ?

M. Jean-Marc Zulesi, rapporteur sur le titre III. Les collectivités sont au cœur de la transition écologique ; c'est particulièrement vrai s'agissant du titre dont j'ai la charge. Chacun sait, en effet, le rôle des communes, des départements et plus encore des régions en matière de politique de mobilité.

Sur la méthode, les membres de la Convention citoyenne pour le climat vous ont-ils associés à leurs propositions dans ce domaine ?

Sur le fond, de très nombreux articles du volet « Se déplacer » concernent les collectivités. Quel est votre avis, notamment, sur le développement des parkings relais ?

Quel regard portez-vous sur l'extension aux agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants de l'obligation de mettre en place des ZFE-m ?

Comment percevez-vous la proposition relative à la tarification des TER ?

La loi d'orientation des mobilités (LOM) contenait déjà un certain nombre de dispositions relatives aux voies réservées. Avez-vous les moyens de développer ces voies de circulation ? Selon vous, l'article 28 va-t-il dans le bon sens ?

Enfin, l'article 32 autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures visant à lever des contributions spécifiques assises sur le transport routier de marchandises. Quel regard portez-vous sur ce projet ?

M. Mickaël Nogal, rapporteur sur le titre IV. L'article 43 clarifie l'organisation du service public de la performance énergétique de l'habitat en créant un guichet unique. Quel regard portez-vous sur cette disposition, tout en sachant, par ailleurs, que de nombreuses collectivités ont déjà mis en œuvre, au niveau des communes, des intercommunalités, des départements voire des régions, des services d'accompagnement pour la performance énergétique ?

L'article 46 vise à donner une assise législative à l'interdiction des terrasses chauffées, qui sera prononcée par décret. Quels délais vous semblent pertinents pour la mise en œuvre de cette mesure ?

Mme Bénédicte Peyrol (LaREM). Le rôle très important des collectivités a été rappelé : ces dernières années, elles ont consenti de très nombreux investissements pour assurer la transition écologique. Je pense notamment aux EPCI, qui ont investi massivement pour moderniser les dispositifs de recyclage. Nous devons mener une évaluation des mesures adoptées au début du quinquennat – par exemple la réforme de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) portant sur les déchets –, et être vigilants aux mesures supplémentaires que nous adoptons.

Vous avez évoqué la verticalité des propositions. Or elles ne font que reprendre les travaux de la Convention citoyenne pour le climat. Parleriez-vous donc d'une « verticalité » de la Convention citoyenne elle-même ?

S'agissant du financement de la politique de transport, plusieurs propositions ont été faites par la Convention citoyenne ; y en a-t-il d'autres auxquelles vous auriez pensé ? On a

peu parlé, au moment de la mise en place de la contribution climat-énergie – autrement dit de la taxe carbone –, de la part régionale de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), que les régions peuvent moduler. Des réflexions sont-elles en cours entre vous pour augmenter la part régionale ? Cela supposerait, bien entendu, que vous assumiez politiquement ce choix devant nos concitoyens.

L'article 22 prévoit la déclinaison des objectifs de la PPE. Les SRADDET fixent déjà des objectifs qui ne sont pas tombés du ciel. L'idée est de faire en sorte que la somme de ces objectifs égale la PPE, ce qui n'est pas forcément le cas actuellement. Que pensez-vous de la méthode ? Faut-il un grand débat interrégional sur les ressources des territoires et la déclinaison des objectifs pour les différents types d'énergie renouvelable ? Enfin, comment voyez-vous l'articulation entre le SRADDET et les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) ? Ces derniers sont en principe la déclinaison territoriale du SRADDET. Or, je constate, par exemple dans ma circonscription, que la somme des PCAET n'égale pas forcément le SRADDET.

M. Julien Dive (LR). Les bonnes intentions d'un projet de loi trouvent leur limite dans les contraintes supplémentaires imposées aux élus locaux, aux collectivités et aux acteurs de terrain. À cet égard, je voudrais que vous reveniez, Monsieur Geoffroy, sur l'article 59, qui prévoit de proposer quotidiennement, à titre expérimental, un menu végétarien dans les services de restauration collective dont les collectivités ont la charge, notamment les cantines scolaires. Vous avez eu raison de rappeler que la loi EGALIM a lancé d'autres expérimentations qui ne sont pas encore arrivées à leur terme et dont les conclusions n'ont pas encore été tirées. L'AMF propose-t-elle de reporter cette disposition ?

De la même manière, l'article 15 impose aux acheteurs publics de prendre en compte des critères environnementaux pour l'achat de fournitures dans le cadre de marchés publics. Comment les collectivités appréhendent-elles cette disposition ? Sont-elles volontaires, ou craignent-elles que cela ne complexifie davantage l'attribution des marchés publics ?

S'agissant de la décentralisation de la police de la publicité, attribuée au maire, faudrait-il plutôt confier ces pouvoirs aux présidents d'EPCI ?

M. Bruno Duvergé (Dem). L'article 22 prévoit une déclinaison concertée des objectifs de la PPE dans les SRADDET, ce qui est en ligne avec le rapport sur la transition énergétique que j'avais déposé en juin 2019. Il faut aller plus loin, en particulier s'agissant du déploiement des énergies renouvelables : je recommande une planification au niveau des EPCI et des départements. En effet, certains territoires où l'éolien et la méthanisation étaient bien acceptés sont victimes de leur succès ; on constate désormais une résistance des populations, à cause de la saturation du paysage en ce qui concerne l'éolien, ou de la surutilisation des terres agricoles à usage alimentaire en ce qui concerne la méthanisation – qui fait par ailleurs augmenter le prix des aliments pour le bétail. Pensez-vous que les régions, en coordination avec les départements et les EPCI, pourraient inclure un effort de planification dans les SRADDET, sur le modèle des zones de développement de l'éolien, ou encore des programmes élaborés par certaines collectivités – le Maine-et-Loire, par exemple, a quantifié le nombre maximum de méthaniseurs qu'il est possible d'installer sur son territoire ?

En ce qui concerne le titre IV, je voudrais appeler votre attention sur le risque de voir les territoires ruraux se dépeupler, faute pour eux de pouvoir s'étendre. De la même façon que l'article 53 propose aux intercommunalités de réaliser un inventaire des zones d'activité

économique tous les six ans, nous pourrions réaliser un inventaire de toutes les friches artisanales, commerciales et surtout agricoles – je pense aux immenses corps de ferme désormais inutilisés situés en plein cœur des villages. Nous pourrions, par ailleurs, proposer des aides pour convertir ces friches en habitations, permettant ainsi aux villages ruraux de se développer sans utiliser des terres agricoles.

M. Antoine Herth (Agir ens). Quel est le point de vue de Régions de France sur l'intégration d'habitants tirés au sort au sein des comités des partenaires mis en place par les AOM ?

S'agissant de la contribution assise sur le transport de marchandises par la route, les compétences de la collectivité européenne d'Alsace, qui regroupe les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, lui permettent d'ores et déjà de prendre une mesure de cet ordre. Une expérimentation serait-elle de nature à rassurer l'ADF ? Comment l'association voit-elle la mise en œuvre de cette disposition ?

M. François-Michel Lambert (LT). N'avez-vous pas le sentiment que, dans l'ensemble de cette démarche – la Convention citoyenne pour le climat, regroupant 150 personnes, puis l'élaboration du projet de loi –, les territoires n'ont pas été pleinement associés ? Je vous ai entendus parler de verticalité : le groupe Libertés et Territoires a la même impression.

Or, du fait précisément de cette verticalité, on passe à côté d'un enjeu majeur, à savoir le rééquilibrage des territoires dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et, de façon plus générale, de l'élaboration d'une stratégie de résilience. La crise de la covid-19 a pourtant montré que la résilience venait davantage des territoires et des acteurs locaux que de la verticalité de l'État : ils ont apporté des réponses bien plus rapidement, que ce soit sur le plan sanitaire – y compris en fournissant des protections – ou au niveau alimentaire, sans oublier la capacité de coopération et de partage dont ils ont fait preuve. Certains programmes de recherche ont même été organisés en collaboration avec les collectivités locales, par exemple, à Lille, entre la métropole, la municipalité et l'Institut Pasteur.

L'hyperverticalité dont souffre notre pays s'est encore accentuée depuis quatre ans ; nous avons tout intérêt à adopter une autre stratégie. Ne craignez-vous pas que ce projet de loi reflète encore cette culture de l'hyperverticalité et que l'on s'éloigne de la confiance dans les territoires et de la capacité à y trouver des solutions ? On pourrait ainsi décliner certaines initiatives locales, telle la « ville du quart d'heure », lancée à Paris, dont le principe consiste à organiser la ville de manière que ses habitants trouvent tout ce dont ils ont besoin à un quart d'heure de marche. On pourrait imaginer la même chose dans des territoires où les gens souffrent de ne pas avoir à un quart d'heure de chez eux les services qui leur permettraient d'avoir une vie normale.

Mme Bénédicte Taurine (FI). L'article 6 confie aux maires l'exercice du pouvoir de police en matière de publicité. L'article 7, quant à lui, encadre la publicité à l'intérieur des vitrines. Quel est votre avis sur ces dispositions ?

S'agissant du menu végétarien, comment cette mesure peut-elle être mise en œuvre dans les cantines à menu unique, d'autant que la proposition de la Convention citoyenne consistant à offrir un bonus de 10 centimes par repas pour les petites cantines n'a pas été reprise ?

L'article 60 étend à la restauration collective privée, à partir de 2025, les dispositions de la loi EGALIM qui s'appliqueront aux services de restauration dont les collectivités territoriales ont la charge à compter du 1^{er} janvier 2022. Certaines les ont déjà mises en œuvre : disposez-vous d'un bilan d'étape ?

Faire passer la TVA sur les billets de train de 10 % à 5,5 % aurait permis de rendre le ferroviaire plus compétitif, à moindre coût pour les collectivités. Que pensez-vous de cette mesure, que le projet de loi n'a pas retenue ?

M. Hubert Wulfranc (GDR). Comme vous, nous regrettons que le principe d'une loi de programmation n'ait pas été retenu. Cela aurait permis, notamment en matière de mobilités et de rénovation thermique, d'appliquer des mesures de manière pluriannuelle ainsi que de faciliter l'harmonisation par le haut de certaines tarifications solidaires.

Les dispositions du projet de loi visant à lutter contre l'artificialisation des sols vous semblent-elles suffisantes au regard de l'enjeu national, en termes de développement et de renouvellement urbain, que constitue la production de logements neufs ?

La restauration collective suppose un niveau d'expertise élevé et la mobilisation de moyens techniques lourds. De surcroît, sa dimension sociale est majeure. Pouvez-vous nous éclairer davantage sur les contraintes qui pourraient s'imposer à elle ?

M. Michel Neugnot. La verticalité est inhérente à la méthode retenue : la Convention citoyenne pour le climat (CCC) a travaillé, ses propositions ont ensuite été déclinées dans le projet de loi. Certes, Régions de France a été amenée à débattre des enjeux globalement, au niveau national, mais elle n'a pas été associée aux travaux de la CCC. La LOM, au contraire, avait été précédée par les Assises de la mobilité, qui avaient été l'occasion d'organiser une concertation globale. Nous n'avions alors pas eu le même sentiment de verticalité.

Formuler des propositions n'est pas une manière pour nous de rejeter toutes ces dispositions ; il s'agit de les rendre applicables, ce qui suppose de laisser aux collectivités le temps suffisant. L'élaboration des SRADDET, par exemple, a déjà fait l'objet de nombreuses discussions. La question de l'artificialisation des sols est d'ailleurs abordée dans ces documents, soit à l'échelon inférieur par rapport à ce que prévoit le projet de loi, soit à l'échelon supérieur mais en prévoyant une différenciation. Nous ne sommes donc pas opposés au principe, mais nous demandons que sa mise en œuvre soit plus réaliste. On ne peut pas demander à des citoyens tirés au sort d'avoir une vision précise de l'organisation territoriale et d'en tirer des conséquences pour les propositions qu'ils ont formulées.

Le financement des mobilités est un enjeu essentiel. Nous vous transmettrons des propositions d'amendement pour vous sensibiliser à la question. Plutôt que d'envisager de créer telle ou telle taxe, il faut aborder le problème de manière globale, étant entendu que, depuis que les régions ont la liberté tarifaire, elles ont déjà fait beaucoup pour accroître l'offre – on parle beaucoup du train, mais il faut considérer l'ensemble des transports en commun entrant dans le champ de la compétence « mobilités », y compris les cars.

La TICPE est l'un des leviers d'action ; si nous décidions de modifier la part régionale, nous l'assumerions. La diminution à 5,5 % de la TVA sur les billets de train en est un autre. Cela dit, avec la crise de la covid-19, se pose la question du financement des

infrastructures de transport. J'ai l'impression que l'on joue au sapeur Camember : on bouche des trous en en creusant d'autres ailleurs !

La crise révèle une diminution très forte de l'appétence envers le train : selon les régions, la fréquentation se situe entre 40 % et 50 % du niveau observé antérieurement. Les régions vont donc être tentées par une logique malthusienne, ce qui se traduira par des recettes inférieures pour SNCF Réseau. Celui-ci n'aura donc plus les moyens des ambitions fixées par l'État actionnaire et ne pourra plus réaliser les investissements en temps et en heure.

Le financement des autres types d'infrastructures de transport pose lui aussi problème : il y a là un enjeu global. Pour y faire face, il faut se garder de raisonner de manière morcelée. Comme le disait M. Hubert Wulfranc, une loi de programmation serait l'alpha et l'oméga. Développer les mobilités suppose de disposer des infrastructures adaptées aux besoins de transport, quels qu'ils soient, ce qui nécessite une lisibilité dans le temps. Or on ne sait pas ce qu'il adviendra après 2022. Si le Gouvernement prenait l'engagement, lors du débat législatif, d'élaborer une loi de programmation relative au financement des infrastructures, cela éviterait de construire les mobilités sur du sable.

Toutes les idées concourant au financement des infrastructures sont bonnes à prendre, naturellement, mais certaines régions aimeraient que l'on développe les sociétés de projets : c'est un outil qui peut être utilisé quel que soit le type d'infrastructure.

Nous sommes d'accord avec l'extension des ZFE-m aux agglomérations de plus de 150 000 habitants, à condition qu'il y ait une coordination avec les régions, car les transports collectifs dont celles-ci ont la charge peuvent en être affectés. Les régions ne doivent pas être oubliées, d'autant que la LOM leur a confié le rôle de chef de file des mobilités, notamment en matière d'intermodalité.

En ce qui concerne la tarification, les régions travaillent déjà à la question ; le projet de loi permettra d'avancer. Toutefois, un toilettage est nécessaire : certains tarifs sociaux nationaux, hérités du passé, ne sont pas appliqués car totalement obsolètes, y compris s'agissant des personnes à mobilité réduite. La loi devrait se pencher sur cette question : ce serait faire preuve de pragmatisme. Mieux prendre en compte la réalité permettrait aussi d'être plus efficace.

Le projet de loi entend favoriser les parkings-relais, mais il faut voir plus large, car ils ne concernent que les villes. Les aires de covoiturage en milieu rural, en périphérie des AOM urbaines, doivent, elles aussi, voir leur développement encouragé. Quand on voit les automobilistes rouler à la queue leu leu sur les grands axes pour aller entasser leurs véhicules en ville, alors qu'ils n'ont qu'une trentaine de kilomètres à parcourir, on se dit qu'il y aurait quelque chose à faire. On pourrait les rassembler : il vaudrait mieux mettre 50 personnes dans un car que de laisser circuler cinquante voitures. C'est possible grâce à la LOM, qui a créé les contrats opérationnels de mobilité, conclus à l'échelle des bassins de mobilité et qui permettent d'associer les communautés de communes et les AOM. On pourrait également définir, en concertation avec les départements, des schémas régionaux et des conventions prévoyant la construction d'aires de covoiturage et la mise en place de services réguliers de cars aux heures de pointe.

L'article 34 dispose que des habitants tirés au sort siégeront dans les comités des partenaires. Je rappelle que ces instances existent à deux niveaux : la communauté de communes, lorsque celle-ci a la compétence « mobilités », et la région. En ce qui concerne

leur composition, la LOM est très permissive : elle fixe un minimum, libre ensuite aux AOM d'enrichir ces comités, ce que les régions ont d'ailleurs l'intention de faire.

Faut-il imposer par la loi la présence de personnes tirées au sort ? Le travail dans ces comités demande un investissement dans la durée, des échanges, mais aussi une certaine spécialisation. Développer des infrastructures de transport, y compris pour y faire circuler des vélos, ne se fait pas d'un coup de baguette magique : il faut d'abord les financer, puis les construire. Les projets s'élaborent sur le moyen et le long terme.

Par ailleurs, la LOM permet déjà une très large concertation avec tous les acteurs. Dans ma région, nous avons fait entrer dans le comité des partenaires les organisations syndicales d'employeurs et de salariés, car nous savions d'expérience que c'était utile : lors de la création du « ticket mobilité », financé avec l'aide des entreprises, nous avons constaté qu'il fallait, pour avancer, réunir toutes les parties prenantes.

On peut aussi envisager de favoriser le développement des associations d'usagers, y compris en les finançant – à condition qu'elles soient rattachées à la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) –, et faire en sorte qu'elles participent au comité des partenaires.

D'autres voies, plus efficaces que le tirage au sort, existent donc – je suis prêt à donner des exemples concrets. Il est nécessaire d'associer les citoyens, mais l'imposer par un tirage au sort n'est pas forcément la meilleure manière de procéder, même si ceux qui souhaitent y avoir recours doivent pouvoir le faire. Là encore, mieux vaut éviter ce qui pourrait apparaître comme une verticalité imposée.

La taxation du transport de marchandises par la route a une histoire... Jusqu'à présent, tout le monde s'est « planté ». Selon que vous êtes breton ou alsacien, la perception des choses n'est pas la même. Depuis que l'Allemagne a mis en place une telle taxe, les poids lourds préfèrent emprunter les routes alsaciennes et ne font que traverser la France ; il est donc légitime d'envisager un tel mécanisme. Dans le cas des Bretons, c'est un peu plus compliqué.

Il y a là une difficulté : des expérimentations sont certes possibles, mais en l'état actuel du droit, seul l'État peut instituer une telle taxe – quitte à l'adapter, en accord avec les régions et les départements. On ne peut laisser croire que chaque région pourrait appliquer à sa convenance une disposition de ce type. Cela supposerait un saut qualitatif important en matière de décentralisation, un abandon de compétence très fort de la part de l'État ; je ne suis pas sûr que le Gouvernement et le législateur aient l'intention d'aller aussi loin !

Mme Agnès Langevine, vice-présidente du conseil régional d'Occitanie, présidente de la commission « Transition écologique » de Régions de France. Pourquoi Régions de France n'est-elle pas favorable à la déclinaison descendante des objectifs de développement des énergies renouvelables prévue à l'article 22 ? Ce n'est pas que les régions ne partagent pas ces objectifs – l'ensemble de nos planifications et de nos trajectoires s'inscrivent dans le cadre de l'accord de Paris et la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) –, mais nous pensons que cette déclinaison ne permettra pas d'atteindre efficacement ces objectifs et que la somme des objectifs territorialisés n'égalera pas les objectifs nationaux.

Bien sûr, nous n'avons pas attendu l'adoption de la PPE en 2020 pour agir et accélérer la production d'énergies renouvelables dans nos territoires. Mais cela ne va pas sans

tensions ni crispations : la conciliation est devenue un enjeu tant en matière de biodiversité, d'intégration paysagère, de terres agricoles que de développement urbain ou d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, lorsque nous avons rencontré la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) en 2020, nous avons proposé une coconstruction et la déclinaison d'un volet territorial de la PPE, précisément pour assurer une pleine appropriation et une articulation des différentes planifications nationale, régionale, et, bien sûr, infrarégionale avec les EPCI.

Quelles modalités permettraient de mieux outiller les régions ? Si nous disposons effectivement des SRADDET, les indicateurs et les outils de planification peuvent parfois varier d'une région à l'autre. L'utilisation des mêmes méthodologies constitue un enjeu majeur car il faut pouvoir mesurer la même chose. C'est la raison pour laquelle, en lien avec l'État, Régions de France a engagé un travail de partage des retours d'expérience. Pour l'artificialisation des sols, nous ne sommes pas encore pleinement outillés pour mesurer la consommation du foncier, en lien avec la fonction des sols et leur apport à l'écosystème.

La question de la mise en œuvre se pose aussi : le système repose en grande partie sur les appels d'offres de la Commission de régulation de l'énergie (CRE), qui ne sont pas régionalisés. Peut-être qu'en complément d'un volet pleinement territorial, à définir au moment de sa coconstruction, l'on pourrait réfléchir à la régionalisation de ces appels d'offres. En effet, les gisements, et donc la rentabilité des projets, ne sont pas les mêmes en Occitanie que dans les Hauts-de-France ou en Normandie.

La régionalisation des appels d'offres permettrait également d'associer, ou au moins d'informer, les régions, les territoires mais aussi les EPCI des projets qui les concernent. Le déploiement non concerté de ces projets accentue en effet les risques de tensions et de mobilisation des opposants.

La question ne peut se limiter à la verticalité, et donc à la déclinaison des objectifs de la PPE : il est essentiel de travailler, à l'échelle du territoire, à la conciliation des enjeux et à l'acceptation des projets.

Il faudrait sans doute reprendre l'une des propositions de la CCC, la création d'une instance de concertation régionale, copilotée par le préfet de région et le président de la région, associant les départements et les EPCI. Ce serait un lieu de mise en œuvre très opérationnelle des projets d'énergies renouvelables, et d'autant plus important que les tensions ont été exacerbées par le zonage – nous en avons fait les frais par le passé.

Enfin, bien que les régions aient des trajectoires très ambitieuses en matière de développement des énergies renouvelables, c'est à l'État, et notamment aux préfets de département, qu'il revient d'autoriser les projets, avec des doctrines et des sensibilités différentes d'un territoire à l'autre. Ainsi, le volume de projets autorisés en Occitanie ne nous permet pas d'atteindre notre trajectoire. Tout dépend donc de l'articulation et de l'engagement de l'État – directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) et préfets de département – à autoriser ces projets.

L'efficacité énergétique se trouve au cœur de l'actualité des régions : elles déclinent le SARE dans les territoires en installant, en lien avec les départements et les EPCI, des guichets uniques d'accompagnement. Il s'agit d'une mécanique complexe dans la mesure où nous valorisons des certificats d'économies d'énergie, donc une tarification à l'acte ; nous

travaillons de manière très resserrée avec l'Agence de la transition écologique (ADEME) pour financer la rénovation énergétique et mobiliser les professionnels du bâtiment – ce qui est bon pour le climat, les carnets de commandes et le pouvoir d'achat de nos concitoyens. Nous souhaitons que l'article 43 soit modifié : il convient de clarifier et de renforcer le rôle de chef de file et les compétences des régions, afin de mieux coordonner les guichets uniques et de les aligner avec les dispositifs de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH), sujet sur lequel nous sommes en discussion avec le ministère.

M. Arnaud Merveille. On peut le regretter, les départements n'ont pas été consultés par la Convention citoyenne pour le climat. Cela explique que certains articles du projet de loi prévoient des choses déjà existantes – on enfonce parfois des portes ouvertes !

J'en veux pour preuve l'intégration des publicités situées à l'intérieur des vitrines au règlement local de publicité (RLP). Dans le contexte sanitaire et économique que nous connaissons, il faut agir avec beaucoup de circonspection. La taxe locale sur les enseignes et publicités extérieures (TLPE) est déjà un outil de réglementation, puisque les collectivités peuvent jouer sur les seuils et agir, notamment, sur la surface et la hauteur.

Le débat sur les mobilités semble se focaliser sur quelques éléments. Il faut garder à l'esprit que les régions, bien trop souvent, ont été contraintes de financer des investissements qui n'avaient jamais été réalisés car destinés à des lignes moins fréquentées, et pourtant empruntées par leurs habitants. Dans le cadre de certains contrats de plan État-région (CPER), les régions ont dû mettre de l'argent en lieu et place de SNCF Réseau – par défaut d'investissement, le classement des lignes avait été revu à la baisse. Par ailleurs, le financement par les AOM et les AOT de la mobilité des milieux ruraux vers les milieux urbains, notamment vers les lignes principales, doit être repensé.

La question des cantines scolaires et de leur lien avec l'agriculture dépend aussi du code des marchés publics, puisque celui-ci prévoit déjà la possibilité d'intégrer des critères environnementaux. C'est souvent la détermination du prix carbone qui pose problème. Il convient de simplifier ce code plutôt que de le complexifier. Les bonnes intentions risquent en effet de produire l'effet inverse et d'exclure les entreprises locales des réponses aux appels d'offres.

À cet égard, il serait intéressant de disposer d'un bilan de la mise en place, à titre expérimental, des plateformes globales d'achat par les départements et les EPCI, ainsi que la loi EGALIM leur en offrait la possibilité. Ces outils sont-ils efficaces ? Permettent-ils aux petits producteurs, notamment aux associations pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP), de vendre aux cantines des collèges et des lycées ? Comment se fait l'articulation avec les gestionnaires, qui ne sont pas toujours ouverts à ces questions et ne dépendent pas statutairement de la collectivité ?

S'agissant de l'écotaxe, la position de l'ADF est claire : il faut trouver, pour les routes, un modèle économique propre qui assure une visibilité à long terme. Les collectivités, à qui on demande d'entretenir et de créer des voiries nouvelles, doivent parfois récupérer des voiries déclassées qui nécessitent d'importants investissements. Si un nouveau système d'écotaxe devait être adopté, quelles en seraient les modalités techniques – puces installées à bord des camions, portiques ? Il faudrait aussi disposer d'études sur la mise en place de contournements. Avant que l'Assemblée nationale ne légifère et prenne des décisions potentiellement problématiques, il faudrait connaître le bilan de l'expérience mise en place par la collectivité européenne d'Alsace.

On parle beaucoup de la production d'énergies renouvelables, mais il ne faut pas oublier l'ensemble des démarches qui visent à faire baisser la consommation, notamment en accompagnant les entreprises dans le changement de leur modèle économique, et les différents projets de stockage du carbone développés dans les territoires. La production d'énergie, notamment d'origine éolienne, doit être intégrée dans les plans locaux d'urbanisme communaux (PLU) ou intercommunaux (PLUI), qui s'adapteront aux objectifs des SRADDET.

M. Guy Geoffroy. Il est certain que cette loi représentera des contraintes nouvelles pour les collectivités, dans la mesure où certaines mesures s'apparentent à une décentralisation sans accompagnement financier. Sur la méthode, nous faisons le constat que les citoyens tirés au sort n'ont pas consulté les citoyens élus.

Les dispositions relatives à la publicité, qui prévoient une intervention systématique du maire, tendent à favoriser l'établissement de RLP. C'est ce vers quoi il faut aller, mais cela nécessite des moyens, notamment financiers et en ingénierie, car il est la plupart du temps nécessaire de faire appel à des cabinets de conseil.

On pourrait penser que la consigne du verre est la pierre philosophale qui permettra d'avancer. Je n'en suis pas convaincu. S'il existe une matière au sujet de laquelle les collectivités sont vertueuses, au point d'avoir presque atteint les objectifs européens, c'est bien la collecte du verre. Il faudra veiller à ce que les nouvelles dispositions ne percutent pas l'équilibre atteint dans chaque collectivité et dans chaque syndicat de collecte et de traitement des déchets. Elles pourraient conduire à ce que du verre se retrouve à nouveau dans les ordures ménagères résiduelles (OMR), ce qui irait à l'encontre du but recherché.

S'agissant des critères environnementaux dans les marchés publics, il faut tout faire pour éviter de complexifier encore le dispositif. Les contraintes sont à la fois nombreuses et contradictoires : les normes européennes tenant à la géographie butent contre l'exigence – essentielle dans le contexte de sortie de crise – de faire appel aux entreprises locales. Ces dernières indiquent que les moyens dont les collectivités pourraient bénéficier au titre du plan de relance devront être alloués en priorité au soutien du tissu économique local.

Il faut encourager l'interdiction des terrasses chauffées, importante source d'économies d'énergie, même si elle sera cause de nouvelles difficultés pour les établissements.

S'agissant du menu végétarien, il serait bien plus cohérent et logique de renoncer à cette disposition et d'attendre le bilan des expérimentations lancées dans le cadre de la loi EGALIM. Il faut prendre le temps, d'autant qu'en matière de restauration collective, les marchés publics sont déjà très contraints. Il est fort complexe pour les collectivités de devoir arbitrer entre l'introduction de produits issus de l'agriculture biologique, parfois coûteux en carbone, et l'appel au maraîchage raisonné, dans le cadre de circuits courts. L'AMF tient à votre disposition l'étude menée en 2020 auprès des maires de France sur la restauration collective : elle détaille les efforts qu'ont consentis les collectivités et les difficultés qu'elles ont rencontrées.

Un mot de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) portant sur les déchets : elle continue d'augmenter alors que, dans ce domaine, les efforts sont nombreux et que nos concitoyens, sensibilisés au tri et à la réduction des déchets, se montrent très vertueux. Cela constitue pour les collectivités un vrai sujet d'interrogation.

Plus que jamais, l'idéal républicain du couple élu local-préfet doit être à l'ordre du jour. Si le rôle de la loi est de fixer des dispositions nationales, celui des élus locaux est de les mettre en œuvre localement, de façon concrète et efficiente. Une France décentralisée, avec des élus capables de mener les politiques correspondant aux compétences qui leur ont été confiées, doit s'articuler avec une France véritablement déconcentrée. C'est dans le dialogue entre le représentant de l'État et les élus locaux que naît, bien souvent, la compréhension des problèmes, puis la mise en place structurée et cohérente de stratégies locales.

Mme Nicole Le Peih. En cohérence avec les objectifs de la Convention citoyenne pour le climat, l'État a confirmé qu'il subventionnerait les collectivités à hauteur de 50 millions d'euros afin de les aider à s'approvisionner en produits frais et locaux, à acheter des équipements de découpe, à mener des audits ou à communiquer.

Une telle montée en gamme, bénéfique pour nos producteurs comme pour nos enfants, passe notamment par les programmes alimentaires territoriaux (PAT). Or, à l'analyse des premiers d'entre eux, il apparaît que la transversalité attendue n'est pas toujours au rendez-vous. Que manque-t-il donc à cet outil de planification, notamment à l'échelon intercommunal, pour accélérer l'appropriation et susciter un maximum de synergies ? Doit-on pousser à la création d'un club de bonnes pratiques, comme cela a été fait dans le cadre du programme « petites villes de demain » ?

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) vient de diffuser une carte inspirée des scénarios climatiques d'ici 2050, qui dessine de nouveaux paysages accablants : sécheresse en Beauce, incendies en Sologne... Quelles seraient selon vous les clés locales de l'engagement dans la lutte contre le réchauffement climatique, vers la neutralité carbone ?

M. Vincent Thiébaud. Les travaux d'une commission d'enquête ont insisté sur le fait que dès lors que l'État se fixe des objectifs, leur suivi doit être de bonne qualité – cela vaut notamment en matière de territorialisation de la production d'énergies renouvelables.

Si les SRADDET peuvent être intéressants, les régions sont vastes et les territoires au sein des régions tous différents. J'ai été assez surpris de constater qu'au sein de la région Grand Est, les objectifs étaient les mêmes pour des départements aussi différents que le Bas-Rhin et la Meuse. Comment les objectifs peuvent-ils tenir compte des potentialités des territoires, de la densité de population et du tissu économique ?

Mme Anne-France Brunet. Selon les propos liminaires des représentants de l'AMF, l'article 52 manquerait de critères objectifs. Quels critères de dérogation au principe général d'interdiction de création de nouvelles surfaces commerciales proposeriez-vous ? Seriez-vous favorables à l'étendre aux entrepôts de e-commerce ?

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. J'invite les personnes auditionnées à nous faire parvenir leurs contributions. Les rapporteurs se rapprocheront bien entendu de vous, Madame, Messieurs, pour les auditions thématiques.

M. Sylvain Robert. L'AMF a mis en place un groupe de travail élargi, prenant en compte la diversité des territoires, sur le sujet global de l'artificialisation des sols. Nous souhaiterions que la rédaction du projet de loi différencie les objectifs à atteindre en fonction des efforts déjà réalisés par les collectivités, notamment sur les territoires ruraux, et de la diversité de celles-ci. L'AMF, qui s'oppose à toute régulation de l'artificialisation à l'échelle nationale, souhaite que sa position soit reprise.

Les délais fixés à l'article 49, notamment les dispositions transitoires pour intégrer l'objectif dans les documents d'aménagement et d'urbanisme, nous semblent trop courts. Le bilan demandé chaque année sur l'artificialisation des sols, qui illustre la volonté d'associer les communes, ne répond pas forcément aux possibilités locales. Nous serions plus favorables à un bilan réalisé à l'issue de chaque mandat. Par ailleurs, le risque est réel de sanctuariser certains territoires ruraux qui, dans le cadre de leur PLU, ont déjà engagé une telle démarche. Les calendriers doivent être compatibles.

Il convient de prévoir un accompagnement pour la requalification des friches, car il demeure plus facile, dans la pratique, d'artificialiser une terre. On peut imaginer une autre occupation des terres et lutter contre la facilité que représente l'artificialisation à condition que les démarches administratives, notamment s'agissant des biens sans maître, soient simplifiées. L'AMF propose, en cette matière comme dans d'autres, que l'on fasse confiance aux collectivités pour décliner les objectifs nationaux, en tenant compte des enjeux locaux. C'est en ce sens qu'elle réclame que la majorité qualifiée soit requise pour le transfert à l'intercommunalité de la compétence de création d'une ZFE-m.

Nos préoccupations émanent du terrain, elles sont partagées par l'ensemble des collectivités. Le groupe de travail que j'ai évoqué réunissait à la fois des communes rurales, avec un très faible nombre d'habitants, et des grandes villes ; son objectif était autant la lutte contre le dérèglement climatique que la structuration du territoire.

Mme la présidente Laurence Maillart-Méhaignerie. Le rapporteur général m'indique qu'il se rapprochera de vous dans les meilleurs délais pour prolonger la discussion sur ce sujet essentiel de l'artificialisation des sols. Madame, messieurs, je vous remercie.

