

# A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

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

## Compte rendu

### Commission des affaires étrangères

Mercredi  
15 février 2023  
Séance de 11 h 00

Compte rendu n° 29

SESSION ORDINAIRE DE 2022-2023

**Présidence  
de M. Jean-Louis  
Bourlanges,  
*Président***

- Examen, ouvert à la presse, et vote sur les projets de loi suivants :
  - projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'amendement de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son règlement d'application, partie B, par des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide (vapeurs), issu de la résolution CDNI-2017-I-4, adoptée le 22 juin 2017 (n° 766) (Mme Stéphanie Kochert, rapporteure)..... 2
  - projet de loi autorisant l'approbation du premier amendement à la convention adoptée à Espoo le 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, adopté à Sofia le 27 février 2001 et du protocole à la convention adoptée à Espoo le 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière relatif à l'évaluation stratégique environnementale, signée à Kiev le 21 mai 2003 (n° 602) (M. Aurélien Taché, rapporteur)..... 8



**La commission procède à l'examen, ouvert à la presse, et au vote de deux projets de loi.**

*Présidence de M. Jean-Louis Bourlanges, président*

*La séance est ouverte à 11 h 15*

**•Projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'amendement de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son règlement d'application, partie B, par des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide ( vapeurs), issu de la résolution CDNI-2017-I-4, adoptée le 22 juin 2017 (n° 766) (Mme Stéphanie Kochert, rapporteure)**

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Le premier texte à l'ordre du jour de notre commission est le projet de loi autorisant l'approbation d'un amendement à la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure par des dispositions concernant le traitement des résidus gazeux. Madame Stéphanie Kochert est en la rapporteure.

Le réseau de navigation intérieure du Nord-Ouest de l'Europe – le Rhin, la Moselle, la Meuse et leurs réseaux de canaux – assure plus de 80 % du transport fluvial en Europe. La navigation sur le Rhin a fait l'objet d'accords internationaux dès 1815, date à laquelle la convention de Vienne a institué une commission centrale pour la navigation sur ce fleuve. Les enjeux écologiques ont ensuite amené cette commission à établir des normes à travers une convention internationale relative à la collecte, au dépôt et la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure (CDNI). Le projet de loi qui nous est soumis vise à autoriser l'adoption d'un amendement à cette convention, afin de prendre en considération le traitement des résidus gazeux, non prévu à l'origine.

**Mme Stéphanie Kochert, rapporteure.** Le Sénat, saisi en première instance du projet de loi que nous examinons, l'a adopté le 25 janvier 2023.

La CDNI, qui est entrée en vigueur en 2009, compte six États parties : la France, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. Elle s'applique à l'ensemble du Rhin, ainsi qu'à d'autres voies de navigation intérieure : en France, il faut ajouter la Moselle, la Meuse et les canaux du Nord. Le texte prévoit une interdiction générale de déversement et de rejet des déchets survenant à bord et des parties de cargaison. Il s'agit de prévenir la production de déchets et de les diriger vers des stations de réception, tout en appliquant le principe du pollueur-payeur et en instaurant un contrôle par la puissance publique du respect de ces interdictions.

L'amendement soumis à notre approbation a été élaboré entre 2014 et 2017. Il répond à un objectif précis : intégrer au texte initial des dispositions relatives aux rejets dans l'atmosphère liés à la navigation. En effet, de nombreux composés organiques volatils, tels que le benzène ou l'acétone, sont transportés sur les voies de navigation rhénane. Or une partie des cargaisons subsiste dans les citernes après le déchargement des marchandises, sous la forme de vapeurs. Les bateaux doivent alors faire l'objet d'un dégazage : il s'agit d'une opération qui permet l'évacuation de ces vapeurs et le nettoyage des bateaux, indispensable pour permettre le transport de nouvelles marchandises. Lorsque le dégazage est effectué à

l'air libre plutôt que dans une station de réception, les gaz contenus dans les citernes sont libérés directement dans l'atmosphère.

En intégrant les vapeurs dans la catégorie des déchets, dont la gestion est encadrée, et en définissant des seuils au-delà desquels le dégazage à l'air libre sera interdit, la convention modifiée répondra à un double objectif de protection de l'environnement et de santé publique. Il est estimé que trois ans après l'entrée en vigueur de l'amendement, les émissions de vapeurs nocives dans l'atmosphère du fait de la navigation à cale citerne auront baissé de 95 %.

L'impact de cette modification sera modeste pour notre pays, tant pour les acteurs publics que pour les acteurs privés. D'une part, car nous disposons déjà de capacités suffisantes de dégazage pour répondre aux besoins suscités par la convention amendée ; ces opérations seront réalisées par des entreprises qui sont déjà en activité. D'autre part, parce que l'essentiel du transport de cargaisons liquides dans le territoire national ne sera pas concerné par les nouvelles obligations de dégazage, compte tenu de la nature des produits transportés.

Du point de vue juridique, la convention modifiée sera complémentaire du droit français, dont elle pourra renforcer l'application. Ainsi, le code de l'environnement prévoit des sanctions en cas d'émission de « *substances polluantes constitutives d'une pollution atmosphérique* », dont font partie les vapeurs de cargaison liquide, mais celles-ci ne s'appliquent que si l'émission a des conséquences préjudiciables. Or la CDNI amendée définit des seuils à partir desquels le dégazage dans l'atmosphère est interdit et qui pourront être utilisés comme repères.

Bien que l'amendement ait des conséquences réduites sur le territoire et les acteurs nationaux, son approbation permettra à la France d'honorer ses engagements au sein de la CDNI, laquelle dispose d'un système de gouvernance propre, où les représentants de la France rencontrent deux fois par an ceux des autres États parties. En l'espèce, la modification du texte de 2009 a été demandée par les Pays-Bas, bien plus touchés que notre pays par les rejets de déchets gazeux.

En outre, le Rhin a pu faire office dans le passé de laboratoire juridique, en donnant lieu à l'élaboration de réglementations qui ont ensuite été étendues à l'ensemble de l'Europe fluviale. Créée par le congrès de Vienne de 1815, la commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), plus ancienne organisation internationale au monde à être toujours en activité, a ainsi fait figure de pionnière en matière de droit fluvial : elle a par exemple inspiré la création de la commission de la Moselle en 1956. La CCNR, dont le siège est situé à Strasbourg, au Palais du Rhin, est le pilier d'un cadre de coopération rhénan dense, au sein duquel s'inscrit la CDNI ; le secrétariat de la convention a d'ailleurs été confié à la commission.

Il n'existe pas à ce jour de réglementation unifiée au niveau rhénan, ni au niveau européen, sur la gestion des vapeurs polluantes, bien que l'Union européenne ait conçu des instruments normatifs tels que l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieure, dit ADN, pour répondre au problème de la libération des substances toxiques dans l'atmosphère. Le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires mène une réflexion pour étendre le périmètre de la CDNI à l'ensemble du territoire français, afin de disposer d'un cadre harmonisé pour la gestion des déchets provenant de la navigation. L'enrichissement de la

convention permettra de mieux protéger l'environnement et la santé publique, au-delà des voies de navigation rhénanes.

À l'heure où le transport fluvial a été identifié comme un vecteur majeur de transition écologique et où notre pays bénéficie d'importantes réserves capacitaires non exploitées, l'harmonisation du droit est un outil de premier plan pour favoriser son développement en France et en Europe. Pour rappel, 175 millions d'euros ont été alloués au développement du transport fluvial dans le cadre du plan de relance, et des engagements pour la croissance verte du secteur fluvial ont été signés le 6 juillet 2021 avec les professionnels. À l'horizon de 2030, l'ouverture du canal Seine-Nord permettra de relier le bassin versant de la Seine au réseau fluvial du Nord de la France et du Benelux.

La coopération entre États riverains du Rhin constitue un autre enjeu essentiel. Le Rhin, qui s'étend sur 1 230 kilomètres, de la Suisse à son embouchure en mer du Nord, est particulièrement exposé à l'amplification du phénomène naturel des basses eaux, qui limite les possibilités de navigation et fragilise l'activité des professionnels. Dans ce contexte, la commission centrale pour la navigation du Rhin constitue un forum de discussion majeur entre acteurs publics et privés sur le phénomène et les outils pour essayer d'y répondre. La commission s'est par ailleurs dotée d'une feuille de route visant à mettre fin aux émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques du secteur imputables à la navigation intérieure d'ici à 2050. L'objectif fait écho au renforcement de la CDNI, par l'approbation de l'amendement.

Je vous invite donc à adopter le projet de loi, afin que la nouvelle version de la convention entre en vigueur dans les meilleurs délais.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

**M. Alexis Jolly (RN).** La question de la navigation sur le Rhin et de la gestion des passages et des échanges sur ce fleuve qui sert d'interface entre les deux plus grandes économies d'Europe – la France et l'Allemagne – est stratégique : dans un moment clé de l'histoire européenne, une gestion multilatérale efficace de la région rhénane, épine dorsale et poumon économique et démographique du continent européen, constitue un enjeu de premier ordre. Elle revêt une importance environnementale particulière pour les Pays-Bas, qui sont fortement irrigués par le Rhin et son delta.

La convention de navigation intérieure vise à protéger la région rhénane des multiples atteintes à l'environnement et à garantir la qualité de l'eau, en réglementant les activités de dépôt et de traitement des déchets que produisent les navires circulant sur le fleuve, de la mer du Nord jusqu'à la Suisse. Les navires circulant sur le Rhin et ses affluents doivent ainsi être munis de systèmes de stockage de leurs déchets et de dispositifs pour traiter les eaux usées avant de les relâcher dans le fleuve. De même, les ports rhénans ont l'obligation de gérer de façon responsable et respectueuse de l'environnement les déchets rejetés par les bateaux.

Nous soutiendrons l'élargissement de la régulation aux vapeurs polluantes. Pouvez-vous cependant nous assurer que l'ensemble des États parties à la convention respectent ses dispositions ?

**Mme Stéphanie Kochert, rapporteure.** Aujourd'hui, la coopération est saine : les ministères interrogés n'ont pas relevé de déviances. Avant que les conventions internationales n'entrent en vigueur, chaque pays appliquait ses propres normes et certains bateaux ont pu procéder à des dégazages massifs dans les pays moins restrictifs, comme les Pays-Bas. La convention a mis fin à cette forme de concurrence entre les pays. Toutes les études et les mesures témoignent des efforts consentis. En France, en Allemagne comme aux Pays-Bas, il existe déjà des moyens de dégazer et de déstocker des produits nocifs.

La convention modifiée ira dans ce sens.

**M. Vincent Seitlinger (LR).** Le groupe Les Républicains votera pour le projet de loi autorisant l'approbation d'un amendement qui concourt à améliorer l'environnement et la santé publique des populations du bassin du Rhin, un territoire que vous connaissez bien, madame la rapporteure, puisque vous êtes l'élue d'une partie de cette zone.

Vous avez aussi rappelé l'importance du transport fluvial, qui permet de faire transiter des volumes considérables et de réduire la saturation des réseaux routiers et ferroviaire. On peut toutefois s'interroger sur les délais : la convention, signée à Strasbourg le 9 septembre 1996, n'est entrée en vigueur que le 1<sup>er</sup> novembre 2009, et l'amendement qui fait l'objet du projet de loi dont nous sommes saisis a été adopté le 22 juin 2017. Chaque partie contractante doit certes ratifier le texte, mais la convention concerne un nombre limité d'États, tous membres de l'Union européenne.

Enfin, si les bateaux risquent une sanction en larguant leurs déchets dans le Rhin, il est probable qu'ils choisiront de les rejeter en amont, par exemple en mer du Nord. Ne risque-t-on pas de déplacer ces pollutions plutôt que de les éliminer ?

**Mme Stéphanie Kochert, rapporteure.** La convention a mis du temps avant d'être appliquée car les États membres avaient demandé des modifications. Après la France, la Suisse sera la dernière à la ratifier, à la fin de cette année. Cela est compréhensible car la question a une faible incidence dans ce pays.

Les bateaux pourraient en effet être tentés de procéder à des dégazages en mer du Nord. Des certificats seront toutefois exigés lorsque la marchandise arrivera au port : il faudra justifier que la cargaison a bien été livrée et que le bateau est aux normes.

**M. Bruno Fuchs (DEM).** La commission centrale pour la navigation du Rhin, l'une des plus vieilles organisations interétatiques du monde, règle la navigation de ce fleuve dont, en tant qu'élus de circonscriptions proches, nous constatons les bienfaits, en particulier en matière économique. C'est une interface d'échanges avec une partie importante de l'Europe, notamment l'Allemagne.

Plus que jamais, le transport est un enjeu central, faisant la part belle aux camions, qui engorgent nos routes et polluent l'air. Les élus alsaciens connaissent bien le problème et insistent depuis longtemps pour relancer la navigation fluviale, qui apparaît comme une solution d'avenir indispensable. Le président de la République a débloqué des fonds pour développer le canal Seine-Nord Europe, en vue de renforcer le transport fluvial et d'accélérer le développement des ports.

Alors que ce mode de transport doit être encouragé, au même titre que le ferroutage, nous devons établir un cadre réglementaire qui garantisse sa durabilité. Le groupe Démocrate

votera le projet de loi, qui accompagnera les États parties vers des pratiques plus vertueuses pour l'environnement et la qualité de l'air. Que son impact pour la France soit réduit importe peu. La vision des élus de la Collectivité européenne d'Alsace est européenne : nous devons agir pour les autres territoires.

Quelles seront les conséquences d'une plus grande connectivité, grâce au canal Seine-Nord Europe, sur les réseaux fluviaux de nos voisins du Nord ?

**Mme Stéphanie Kochert, rapporteure.** Nos collègues alsaciens ont bien rappelé l'importance du Rhin et de la coopération transfrontalière dont nous sommes les enfants. La nouvelle jonction Seine-Nord conduira surtout à un développement en France et à une ouverture vers les pays du Nord.

On constate une volonté de développer ce mode de transport, beaucoup plus vert que les autres. En tant qu'élu de terrain, vous connaissez la difficulté à déployer d'autres modes de transport pour acheminer la marchandise, une fois déchargée des navires : c'est un des enjeux majeurs pour les régions traversées par des fleuves. Cela ne pourra qu'être positif pour le développement des mobilités.

**M. Jean-Paul Lecoq (GDR-NUPES).** Cette réglementation internationale, comme de nombreuses autres, trouve aussi des réponses dans les réglementations nationales. Elle n'est pas réservée au Rhin puisque son application aura des conséquences sur le bassin de la Seine et des répercussions sur les activités fluviales des autres pays.

Avec cet amendement, chacun devra démontrer qu'il a dégazé de manière correcte, dans des installations adaptées. Cela pose la question du coût, une raison qui explique les nombreux dégazages à l'air libre. Il fallait trouver l'outil pour instaurer soit un contrôle soit une obligation, par des certificats par exemple. D'autres solutions avaient été trouvées : dans les ports maritimes, la taxe portuaire ou taxe de poste à quai intégrait le nettoyage des cuves et le dégazage. C'est vers cela qu'il faut aller : il ne devrait pas y avoir de concurrence déloyale entre des gens qui ont une attitude respectueuse de l'environnement et ceux qui sont délinquants.

Le groupe GDR votera évidemment le projet de loi, même s'il regrette que la ratification intervienne si tard, notamment parce qu'il y va de l'environnement et de la santé des populations sur les rives des fleuves concernés. Ce n'est pas qu'un texte diplomatique, et de nombreux pays n'ont pas attendu l'approbation de l'amendement pour prendre des mesures.

**Mme Stéphanie Kochert, rapporteure.** Nous allons tous dans le même sens, en mettant en avant les bienfaits de la convention. Il faut que l'environnement et la santé soient davantage pris en compte dans les mobilités.

**Mme Brigitte Klinkert (RE).** Plusieurs d'entre vous ont évoqué l'importance du Rhin. Permettez-moi de citer Victor Hugo, qui écrivait : « *Le Rhin réunit tout* ».

Le titre du projet de loi est long ; le texte vise à compléter une réglementation internationale essentielle pour le transport fluvial dans l'Est de notre pays, en ce qu'elle permet de mieux protéger l'environnement de nos fleuves. Cette convention s'applique, pour ce qui est de la France, au Rhin, mais également à la Moselle, à la Meuse et aux canaux du

Nord. Elle englobe l'intégralité du Rhin et toutes les voies navigables intérieures, en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique.

Vous l'avez dit, le principe du pollueur-payeur sur lequel il repose responsabilise les différents acteurs du transport fluvial à la gestion des déchets engendrés par leur activité, afin que nous soyons tous capables de combiner croissance économique et préservation environnementale.

L'amendement, en ajoutant les résidus gazeux de cargaisons liquides aux déchets solides et liquides dont le traitement était déjà réglementé par la CDNI, apportera un encadrement plus complet des produits les plus nocifs pouvant être transportés sur les eaux. Il édicte ainsi une réglementation de la gestion des vapeurs uniforme au niveau international, qui facilitera l'appropriation de la règle par les entreprises et le contrôle par les États parties.

Nous espérons que le devoir général de vigilance qui incombe aux acteurs préservera les fleuves du Nord-Ouest de l'Europe, qui ont été le fondement de la richesse de bien des nations au cours de l'histoire et qui constituent, à l'heure de la transition écologique, un mode de transport plus que jamais actuel et important pour la protection de l'environnement.

Le groupe Renaissance est bien entendu favorable à l'adoption du projet de loi.

**Mme Stéphanie Kochert, rapporteure.** Je remercie ma collègue, elle-aussi alsacienne mais issue du Haut-Rhin, et qui est d'ailleurs très investie dans les relations franco-allemandes et connaît très bien le sujet des mobilités puisqu'elle se bat pour les transports ferroviaires, enjeu essentiel pour les régions transfrontalières.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Nous en venons aux questions des autres députés.

**M. Michel Guiniot.** Même si cette convention concerne le Rhin, nous espérons qu'un tel cadre juridique s'applique au fameux canal Seine-Nord Europe.

La convention n'oblige que les parties contractantes, à savoir le Luxembourg, la Suisse, les Pays-Bas, la Belgique, l'Allemagne et la France : faut-il en déduire qu'un navire mal intentionné pourrait se livrer à un tourisme de déchets au Liechtenstein ou en Autriche ? La convention reposant sur le principe du pollueur-payeur, elle suppose un rendement : pourriez-vous nous indiquer pourquoi deux pays, l'Autriche et le Liechtenstein, ne souhaitent pas en faire partie ?

Dans la partie D de la résolution, l'article 11.02, qui porte sur les dérogations, dispose que les États parties « *peuvent convenir de dérogations [...] pour autant que celles-ci soient réputées équivalentes* » et approuvées par la conférence des parties contractantes. Cet élément ne contredit-il pas la visée écologique évidente du texte ?

**Mme Stéphanie Kochert, rapporteure.** Il me semble que le Liechtenstein et l'Autriche sont très peu concernés par le texte mais nous allons demander, d'ici l'examen en séance publique, des précisions sur les raisons pour lesquelles ces pays ne sont pas cosignataires.

Pour le reste, les dérogations seront très encadrées et n'entraveront pas le but que poursuit le texte.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Peut-être que, comme le Danube vu par Claudio Magris, le fleuve est à proximité de sa source en Autriche et au Liechtenstein, équivalent au flux d'un petit robinet, et que, ce faisant, il ne se prête pas à la navigation marchande ? Cela reste le plus plausible mais mérite d'être vérifié.

**M. Frédéric Petit.** Je confirme qu'en amont du lac de Constance, la navigation devient très difficile. Cela me paraît donc être l'explication la plus logique.

\*

**Article unique** (approbation de l'amendement de la convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure et de son règlement d'application, partie B, par des dispositions concernant le traitement de résidus gazeux de cargaison liquide, issu de la résolution CDNI-2017-I-4, adoptée le 22 juin 2017)

*La commission adopte l'article unique non modifié.*

*L'ensemble du projet de loi est ainsi adopté.*

\*\*\*

**• Projet de loi autorisant l'approbation du premier amendement à la convention adoptée à Espoo le 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, adopté à Sofia le 27 février 2001 et du protocole à la convention adoptée à Espoo le 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière relatif à l'évaluation stratégique environnementale, signée à Kiev le 21 mai 2003 (n° 602) (M. Aurélien Taché, rapporteur)**

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Le second texte inscrit à l'ordre du jour est le projet de loi autorisant l'approbation du premier amendement et d'un protocole à la convention adoptée à Espoo le 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière. Le rapporteur est notre collègue Aurélien Taché.

Cette convention, approuvée par la France le 15 juin 2001, impose à ses signataires de notifier à leurs voisins tout projet majeur susceptible d'avoir un impact transfrontalier significatif et préjudiciable à l'environnement. L'engagement est important car il limite la souveraineté nationale par des considérations multilatérales touchant à l'environnement. Les activités concernées portent, par exemple, sur le raffinage de pétrole, les centrales thermiques ou la construction d'autoroutes.

Le projet de loi qui nous est soumis concerne l'autorisation d'approbation de deux aménagements à cette convention. Le premier est un amendement, adopté à Sofia le 27 février 2001, qui vise notamment à ouvrir aux organisations et aux associations non gouvernementales la possibilité de participer aux procédures d'évaluation, et à permettre à de nouveaux États de s'inscrire dans ce régime international. Le second est un protocole, signé à Kiev le 21 mai 2003, qui intègre notamment la santé humaine aux mesures et instruments destinés à promouvoir le développement durable.

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** Le projet de loi porte sur deux textes, déjà adoptés par la commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) : le premier amendement à la Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, dite convention d'Espoo de février 1991 – la longueur du délai, que l'on retrouve pour d'autres textes de nature environnementale, pose évidemment question –, ainsi que le protocole à cette convention, relatif à l'évaluation stratégique environnementale, dit protocole de Kiev.

La France a signé ces deux textes le 25 juin 2001 et le 21 mai 2003 : ils sont présentés au Parlement respectivement vingt-deux et vingt ans après leur signature. Ce retard, aucunement justifié, marginalise la France : en effet, le premier amendement à la convention d'Espoo et le protocole de Kiev ont déjà été ratifiés respectivement par trente-quatre et trente-deux États, ainsi que par l'Union européenne. Si l'environnement est réellement une priorité pour notre pays, alors nous devons approuver ou ratifier beaucoup plus rapidement les accords et les traités qui portent sur cette matière : la France doit se montrer exemplaire dans ce domaine. Or trois autres conventions internationales sur l'environnement, deux signées en 1995 et une en 2011, n'ont toujours pas été approuvées par notre pays.

La convention d'Espoo prévoit la conduite d'une évaluation de l'impact sur l'environnement pour certaines activités à risque et la notification aux parties pouvant être concernées. Un État frontalier doit notifier à ses voisins tout projet majeur à l'étude si celui-ci est susceptible de causer des préjudices transfrontaliers importants ; les parties doivent ensuite se consulter pour réduire ou éliminer ces impacts.

Le premier amendement à la convention d'Espoo, adopté en 2001 et entré en vigueur en 2014, est composé d'un unique article qui modifie la convention en deux points. Il précise tout d'abord la notion de public qui doit être informé et qui peut formuler des observations ou des objections aux projets concernés pour y inclure les associations et les organisations non gouvernementales (ONG) : il s'agit d'une réelle avancée pour mieux intégrer la société civile. Il ouvre ensuite l'adhésion à la convention à des États tiers à la CEE-ONU : ce point est intéressant car, si le Brésil et le Suriname, deux pays frontaliers de la Guyane française, décidaient de rejoindre la convention, il serait possible de modifier des projets ayant de forts impacts sur l'environnement ; néanmoins, aucun État non membre de la CEE-ONU n'a encore manifesté sa volonté de rejoindre le cadre de la convention d'Espoo et ses textes dérivés.

Le protocole de Kiev relatif à l'évaluation stratégique environnementale, adopté en 2003 et entré en vigueur en 2010, est composé d'un préambule, de vingt-six articles et de cinq annexes. Il prévoit un dispositif d'évaluation des effets sur l'environnement et sur la santé de certains plans et programmes. Un rapport environnemental doit être élaboré et un processus de consultation et de participation du public doit être mis en œuvre : là encore, on améliore les procédures de démocratie environnementale. Contrairement à la convention d'Espoo, le protocole de Kiev ne s'inscrit pas uniquement dans un cadre transfrontalier même si son article 10 en prévoit la possibilité.

Ces deux textes représentent néanmoins un enjeu limité aujourd'hui puisque la transposition de directives les a presque complètement intégrés dans le code de l'environnement. Leur approbation est donc avant tout symbolique, même si elle peut inciter les autres États qui les ont signés sans les ratifier à engager à leur tour les procédures internes nécessaires : sont concernés, pour le premier amendement, l'Arménie, la Belgique, la

Macédoine du Nord et le Royaume-Uni ; pour le protocole de Kiev, la Belgique, la Géorgie, la Grèce, l'Irlande et le Royaume-Uni.

Enfin, j'ai soulevé une question importante auprès du ministère de l'Europe et des affaires étrangères et du ministère délégué aux outre-mer, qui touche à la réserve de la Polynésie française. Le Gouvernement avait initialement déclaré que ni le premier amendement, ni le protocole de Kiev ne s'appliqueraient aux territoires de la Polynésie française. Il indiquait suivre l'avis défavorable émis par l'Assemblée de Polynésie française, le 29 octobre 1998, sur la convention d'Espoo. Compte tenu du délai écoulé depuis la consultation de 1998 et surtout depuis la ratification de la convention par la France en 2001, il apparaîtrait normal de consulter à nouveau la Polynésie française sur les textes dérivés de cette convention, présenté aujourd'hui au Parlement. À la suite de ma demande, le ministère délégué aux outre-mer s'est engagé à conduire une nouvelle consultation, ce dont je me réjouis. En fonction de la réponse qu'apportera la Polynésie, le Gouvernement pourra éventuellement décider de lever cette réserve.

En conclusion, si ce projet de loi présente peu d'enjeux sur le fond, il offre l'occasion de rappeler la nécessité d'accélérer les procédures de ratification des engagements internationaux de la France en matière environnementale et de consulter dès que possible les territoires ultramarins.

Mes chers collègues, je vous invite à voter en faveur de l'approbation du premier amendement à la convention d'Espoo et du protocole de Kiev.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

**M. Frédéric Petit (DEM).** Un tiers de la population de l'Union européenne, soit 140 millions d'habitants, vit dans une région transfrontalière. Je connais de nombreux contentieux liés à des projets, par exemple dans ma circonscription en Albanie.

Vous l'avez rappelé, il ne s'agit pas d'une convention de l'Union européenne : cela explique le retard accumulé pour ce texte car le droit de l'Union a depuis longtemps rattrapé le cadre juridique des relations transfrontalières.

La notion de société civile, citée dans le premier amendement, est beaucoup moins consensuelle que ce l'on peut imaginer en France. Dans de nombreux pays, les associations peuvent être suspectes et perçues comme contrôlées par l'État car la société est marquée par le système centralisateur communiste. L'avancée du projet de loi est majeure mais il faut travailler sur la légitimité des représentants de la société civile dans des pays où celle-ci n'est pas évidente. Des conflits existent dans ce domaine, je pense évidemment à la mine de Turów située dans une région polonaise frontalière de la République tchèque et de l'Allemagne ; autre exemple, les plans nucléaires de la Pologne comportent des obligations envers les pays voisins. On trouve également des exemples d'excellente coopération, comme entre la commune polonaise de Słubice et la ville allemande de Francfort-sur-l'Oder.

Le groupe Démocrate votera en faveur du projet de loi.

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** Je vous remercie d'avoir mis en lumière les enjeux attachés à la meilleure prise en compte de la société civile dans les pays où la démocratie est en phase de consolidation et où l'héritage des régimes politiques précédents n'a pas aidé à la

reconnaissance des acteurs de la société civile. Comme vous l'avez dit, le premier amendement représente une avancée majeure, notamment dans la région où vous êtes élu.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** La société civile est une notion complexe : elle s'oppose à la société militaire dans certains cas ou à la société tout court, comme au XVIII<sup>e</sup> siècle où elle faisait référence à la société politique. Actuellement, la société civile représente exactement l'inverse, à savoir le groupe qui n'appartient pas au monde politique.

**M. Alain David (SOC).** La convention d'Espoo, signée le 25 février 1991 et entrée en vigueur le 10 septembre 1997, a pour objet de demander aux parties d'entreprendre une étude d'impact environnementale avant tout lancement d'une activité pouvant avoir des conséquences transfrontalières sur la santé, la sécurité, la flore, la faune, le sol, l'air, l'eau, le climat, le paysage, les monuments historiques et bien d'autres constructions.

Au début de la planification, l'une des parties doit informer l'autre de son projet afin que toutes deux conviennent des moyens de réduire les impacts environnementaux. Au-delà des décisions, des plans et des programmes sont concernés. L'objet de la convention est donc la prévention : la partie d'origine doit offrir au public la possibilité de participer aux procédures d'évaluation des impacts environnementaux des projets.

Le projet de loi vise à autoriser l'approbation d'un amendement et d'un protocole à la convention d'Espoo qui précisent ses obligations. L'amendement dispose que le terme de public inclut la société civile, notamment les ONG. Le protocole, qui ne se réduit pas aux activités transfrontières, vise à assurer, tant à l'échelle nationale que transfrontalière, une meilleure prise en compte des facteurs environnementaux, y compris la santé, dans l'élaboration des plans et des programmes.

Pour toutes ces raisons, le groupe Socialistes et apparentés votera ce texte, qui constitue un indéniable progrès.

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** Je vous remercie pour votre soutien. Vous l'avez dit, nous avons besoin d'améliorer les procédures de démocratie environnementale, y compris dans des contextes transnationaux. Je me réjouis que votre groupe salue cette avancée.

**Mme Stéphanie Kochert (HOR).** Tout arrive à point à qui sait attendre et nous ne pouvons que saluer l'examen de ce projet de loi par notre commission. Si l'on peut s'interroger sur le temps écoulé depuis la signature de ces textes internationaux et le retard de leur examen par le Parlement en vue de leur ratification, il semble utile d'avoir à l'esprit que les objectifs de ces textes sont partagés par le droit de l'Union européenne, transposé dans notre droit interne.

Députée d'une région transfrontalière, je considère le dialogue entre les acteurs institutionnels et privés sur des projets d'envergure comme vertueux. Les effets produits sur l'environnement ne sont pas cloisonnés par les frontières, à l'instar du projet de loi précédemment débattu, relatif à la navigation sur le Rhin et aux conséquences éventuelles sur le fleuve, qui assure en lui-même la délimitation des frontières.

Ces concertations offrent l'occasion d'une prise de conscience collective sur le fait que la préservation de l'environnement ne peut être appréhendée à la seule aune de notre pays et que l'Europe incarne une meilleure échelle. C'est pourquoi le groupe Horizons et

apparentés votera pour le projet de loi autorisant l'approbation du premier amendement et du protocole à la convention d'Espoo.

Ces textes organisent une réponse nécessaire au besoin de dialogue entre les acteurs mais ces échanges se déploieront selon des règles propres à chaque État, lesquelles peuvent se compléter mais également se concurrencer. Pourrions-nous engager un travail d'harmonisation des normes de protection de l'environnement et des règles d'urbanisme, notamment dans les zones frontalières ?

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** Comme vous l'avez rappelé, plusieurs de ces procédures sont désormais régies par le droit européen, au-delà des conventions internationales que nous examinons. C'est donc dans le cadre de l'Union européenne que nous pourrions rapprocher les réglementations et les législations des différents pays.

Vous avez rappelé que la pollution ne s'arrêtait pas aux frontières : n'oublions pas que la convention d'Espoo a été signée en 1991, soit peu de temps après le terrible accident de Tchernobyl, qui a incité certains dirigeants à avancer dans l'élaboration de textes internationaux portant sur la protection de l'environnement. On peut toujours améliorer la convergence des réglementations dans ce domaine mais c'est grâce au cadre européen que nous y parviendrons.

**M. Hubert Julien-Laferrrière (ÉCOLO-NUPES).** Voilà vingt ans que le Parlement aurait dû approuver ces aménagements à la convention d'Espoo. Grâce au droit européen, ils ont quand même été appliqués et c'est tant mieux : comme la pollution ne connaît pas les frontières, il est important d'organiser des coopérations transfrontalières.

Je sais, pour avoir travaillé longtemps dans le domaine de la coopération décentralisée, l'importance d'impliquer la société civile pour réussir à déployer concrètement des jumelages ou des conventions de coopération entre collectivités locales ; soit dit en passant, la coopération décentralisée est issue, d'une certaine manière, des jumelages européens qui visaient, après la chute du mur de Berlin, à surmonter la fracture entre l'Est et l'Ouest. Il est donc très important d'impliquer la société civile pour faire face aux défis environnementaux, mais Frédéric Petit a raison : le concept de société civile ne recouvre pas la même chose sur tous les continents, dans tous les pays, parfois même dans toutes les régions d'un même pays. Quoi qu'il en soit, il faut associer les populations aux politiques publiques, en particulier aux coopérations transfrontalières. Au-delà des textes soumis à approbation, c'est un enjeu auquel nous devons être attentifs.

Si je comprends bien, la Polynésie aurait été intégrée dans le champ de ces textes sans avoir été consultée. J'attends des précisions du rapporteur sur ce point. En tout cas, c'est une bonne chose que le ministère des outre-mer ait été interrogé.

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** En réalité, les autorités polynésiennes avaient été interrogées au moment de la ratification de la convention d'Espoo par la France, il y a vingt-deux ans, et elles avaient refusé d'entrer dans le mécanisme. Depuis, plus rien ne s'est passé. Il me semble indispensable de les consulter de nouveau : en vingt ans, les choses ont pu bouger là-bas, dans le domaine politique comme sur le plan des mentalités. Peut-être la conscience des enjeux liés au réchauffement climatique est-elle plus développée, de même que le souhait d'avancer dans la direction de la démocratie environnementale ? Le ministère des outre-mer a reconnu que ce serait une bonne chose de consulter de nouveau la Polynésie à cet égard.

Néanmoins, le droit européen ne s'applique pas entièrement dans les territoires comme la Polynésie. Si celle-ci décidait de s'engager dans le processus, cela impliquerait pour elle des changements juridiques majeurs.

Je ne peux qu'être d'accord s'agissant de la nécessité d'impliquer la société civile. L'enjeu sera encore plus fort si d'autres États non membres de la CEE-ONU décident d'adhérer au mécanisme. Lors de la COP27, qui s'est tenue en Égypte, les ONG et la société civile n'ont pas vraiment pu participer aux discussions car le régime les tient en suspicion, pour employer un euphémisme.

**M. Jean-Paul Lecoq (GDR-NUPES).** Quand j'ai eu connaissance du délai qui s'est écoulé entre l'adoption de l'amendement et du protocole et leur approbation par notre pays, je n'ai pas été surpris : cela témoigne d'un certain état d'esprit, dont on trouve d'autres exemples.

Ainsi, cela fait des mois que nous attendons un dispositif d'information du public digne de ce nom concernant le projet de terminal méthanier dans le port du Havre. La réglementation est à l'étude depuis plus de deux ans. Ni la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), ni la préfecture ne sont en mesure de fournir des informations. Il faut pourtant savoir précisément quelles substances seront stockées et quel sera leur impact sur la population afin, par exemple, d'interdire l'agrandissement de certaines maisons dans les quartiers concernés.

C'est le reflet d'un certain état d'esprit : en France, on n'a pas envie de tout dire, y compris aux associations. Je ne suis donc pas surpris que nous en soyons arrivés là s'agissant des projets transfrontaliers : ceci explique peut-être cela. La question mériterait que l'on s'y intéresse.

Dans la mesure où je représente ici le groupe où siègent les trois députés de la Polynésie, j'ose espérer que ce territoire se prononcera sur les deux textes en question avant que nous ne les validions. Le refus de la Polynésie, il y a vingt ans, s'expliquait peut-être par le souvenir des essais nucléaires et par leur impact – qui perdure –, y compris sur les populations éloignées.

Le Parlement représente la France dans son entier, et la Polynésie en fait partie, jusqu'à preuve du contraire, même si elle bénéficie d'un statut spécial. En attendant que ce territoire se prononce, j'émet des réserves à l'égard de l'approbation de ces deux textes.

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** Peut-être ma réponse permettra-t-elle de lever ces réserves ? Je suis entièrement d'accord avec vous. Les ministères de l'Europe et des affaires étrangères et des outre-mer nous ont répondu qu'à l'époque, les autorités polynésiennes avaient considéré qu'elles n'avaient pas assez de temps pour se prononcer en connaissance de cause, mais peut-être les essais nucléaires avaient-ils joué également ? En ce qui concerne l'approbation qui nous est proposée, le président Bourlanges et moi-même, nous nous sommes demandés s'il fallait s'en tenir au calendrier prévu ou bien attendre la réponse de la Polynésie. Le Gouvernement nous a assurés que, même si le projet de loi était adopté avant, la réserve concernant la Polynésie pourrait être levée : le territoire pourra donc, s'il le souhaite, s'engager dans la convention ainsi aménagée.

J'en profite pour vous dire que j'ai alerté l'un de vos collègues polynésiens : je lui ai dit qu'il serait certainement utile qu'une discussion ait lieu en Polynésie, de manière à ce que nous recevions une réponse le plus rapidement possible.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** Il est amusant que vous proposiez de retarder l'approbation de ces textes, monsieur Lecoq : plus de la moitié du débat a été consacrée à déplorer le temps qu'il avait fallu attendre pour qu'elle soit soumise au Parlement...

Approuver cet amendement et ce protocole à la convention d'Espoo ne limitera en rien le choix de nos amis polynésiens. Pour eux, c'est une sorte de contrat d'adhésion. Ils pourront rejoindre le mécanisme à leur rythme, quand ils le voudront.

**M. Frédéric Petit.** Non seulement la ratification ne retardera pas l'entrée de la Polynésie dans le mécanisme mais, comme l'archipel compte parmi les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) ultrapériphériques, je suis persuadé qu'un travail est en cours au sein de l'Union européenne pour le prendre en compte, ne serait-ce que pour dire que les PTOM ne sont pas concernés mais que l'Union européenne y reviendra.

Les voisins des territoires d'outre-mer sont différents des nôtres : ils n'appartiennent pas à l'Union européenne. Les enjeux de la coopération avec ces pays dans le domaine de l'écologie sont différents de ceux qui existent entre la France et l'Allemagne, ou entre la Pologne et la République tchèque. Ce n'est pas un problème en soi. L'action en faveur du climat pourrait même s'en trouver dynamisée.

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** Nous n'avons pas de garanties, hélas, quant au fait que les territoires comme la Polynésie soient vraiment pris en compte, notamment dans le cadre des directives adoptées. Il est donc important que le Gouvernement interroge la Polynésie. La consultation a été relancée. Comme l'indiquait le président Bourlanges, même si la réponse arrive après l'approbation du projet de loi, la Polynésie pourra entrer dans le mécanisme. Si ce n'avait pas été le cas, l'examen du texte aurait été reporté.

On peut effectivement se demander, monsieur Lecoq, si la tendance que vous dénoncez ne traduit pas un certain état d'esprit : si le droit européen ne pose pas des obligations en matière de démocratie environnementale, nous traînons. J'ai été confronté à un cas similaire dans le Val-d'Oise, s'agissant de la gestion partagée de l'eau : il est très difficile d'organiser des consultations démocratiques en liaison avec la préfecture et les autorités déconcentrées. Je partage donc votre point de vue et regrette cet état d'esprit. J'espère qu'il évoluera et que le fait que nous approuvions ces deux textes, ainsi que toutes les conventions futures en matière environnementale, démontrera que la France veut devenir une grande nation de la lutte contre le changement climatique.

**Mme Olga Givernet (RE).** La convention d'Espoo, signée en 1991, a pour objet l'évaluation de l'impact sur l'environnement de certaines activités dans un contexte transfrontière. La résolution pacifique des litiges transfrontaliers liés à des problèmes environnementaux est l'affaire de tous.

Les deux textes soumis à approbation renforcent le dispositif établi par la convention et précisent notamment les publics qui doivent être consultés. Il est important que la convention soit élargie à la société civile ainsi qu'à des États hors CEE-ONU. Le protocole de Kiev vise, quant à lui, à assurer un niveau élevé de protection environnementale et sanitaire en

favorisant l'intégration de ces aspects aux instruments de promotion du développement durable.

Même s'il était possible d'appliquer les textes sans l'approbation, cette procédure nous offre l'occasion de débattre et de soulever certains problèmes n'ayant pas encore été résolus. J'espère que nous ne devons pas attendre aussi longtemps, dans le cadre d'autres ratifications, pour remédier à ces difficultés ; je pense notamment à la participation de la Polynésie.

Dans mon territoire, frontalier de la Suisse, la convention d'Espoo a été invoquée à propos d'un projet de centre commercial mais il semble que ce moyen ait été écarté. Quoiqu'il en soit, la convention permet de créer un cadre de débat s'agissant de projets d'implantation susceptibles d'avoir un impact de part et d'autre d'une frontière.

Le groupe Renaissance soutient sans réserve le projet de loi, même si la question soulevée s'agissant de la Polynésie doit trouver une réponse immédiate.

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** Il est étonnant que le projet que vous évoquiez n'entre pas dans le champ de la convention d'Espoo. Le président Bourlanges a cité plusieurs exemples d'infrastructures susceptibles d'être concernées : un centre commercial, s'il est de taille très importante et revêt des enjeux transfrontaliers, aurait pu en faire partie. Qui plus est, la Suisse a adhéré à la convention. Il est vrai qu'elle n'a pas adopté le protocole de Kiev et que c'est celui-ci qui aurait été le plus adapté. Si cela vous intéresse, nous creuserons le sujet.

Quoiqu'il en soit, je me réjouis que le groupe Renaissance apporte son soutien aux deux textes.

**Mme Marine Hamelet (RN).** La convention d'Espoo n'est pas, *a priori*, un texte politique. Sa ratification en 2001 a rendu obligatoire la réalisation d'une étude d'impact environnemental avant tout projet polluant qui pourrait avoir des conséquences pour les pays voisins. À ce titre, cette convention institue, au nom de la défense de l'environnement, une forme de coopération et de concertation que nous saluons car l'équilibre des écosystèmes ne s'arrête pas aux frontières tracées par l'homme.

Néanmoins, le Rassemblement national appelle l'attention de notre commission sur le coup politique que constituerait l'adoption du texte : il s'agit d'allumer un contre-feu, après l'adoption définitive par l'Assemblée nationale du projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (AER).

Que personne ne soit dupe : après avoir fait sauter les digues qui empêchaient l'installation d'éoliennes dans des espaces protégés, le Gouvernement cherche un moyen de faire passer la pilule. Il pense l'avoir trouvé en nous demandant d'approuver l'amendement et le protocole à la convention d'Espoo, qui renforcent l'influence des ONG dans les processus de décision. Nous dénonçons la politique du « *en même temps* » : non, le fait d'inclure les ONG écologistes dans la concertation ne remplacera pas les dispositions légales qui ont été supprimées par le projet de loi AER. Cela n'empêchera pas l'installation d'éoliennes dans des espaces protégés, qui aboutira à la destruction de nombreux écosystèmes, partout en France, ce qui constituera une catastrophe paysagère et un désastre écologique sans précédent.

Ce n'est pas tout : alors que l'examen par notre commission du projet de loi autorisant l'approbation de ces textes avait été reportée au début du mois de mars, nous avons

appris lundi que l'ordre du jour avait été à nouveau modifié afin de nous faire voter plus rapidement. Que s'est-il donc passé entre-temps ? Comme par hasard, jeudi dernier, nous avons saisi le Conseil constitutionnel du projet de loi AER en invoquant une violation de la Charte de l'environnement. Ainsi, au moment où le destin du texte relatif aux énergies renouvelables est suspendu à la décision des sages du Conseil constitutionnel, qui doit être rendue dans un délai d'un mois, le Gouvernement tente de donner le change en instrumentalisant la convention d'Espoo.

Parce que nous n'avons pas eu le temps d'étudier ce texte en profondeur et que nous considérons qu'il n'y a pas suffisamment de garanties concernant la Polynésie, nous ne prendrons pas part au vote.

**M. le président Jean-Louis Bourlanges.** C'est moi qui ai décidé de modifier l'ordre du jour, pour des raisons de commodité : le rapporteur, notamment, me l'avait demandé. Il n'y a aucune considération d'ordre politique derrière cette décision. Libre à vous de me croire ou pas, mais je me devais de vous livrer la vérité.

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** L'examen du texte était initialement prévu aujourd'hui. Il avait ensuite été reporté. Quand nous avons eu l'assurance que la Polynésie pourrait entrer dans le processus, même si elle répondait après la ratification, nous nous sommes dit qu'il était inutile de retarder les travaux de la commission. Le président Bourlanges a bien voulu inscrire de nouveau le texte à l'ordre du jour de cette réunion, et je l'en remercie.

Mon groupe et le vôtre, madame, sont en désaccord sur de nombreux sujets mais les dispositions relatives aux espaces protégés que vous avez mentionnées ont alerté les députés écologistes. Nous avons d'ailleurs dit à plusieurs reprises, durant l'examen du texte, que même si nous étions très soucieux du développement des énergies renouvelables, les espaces protégés devaient être préservés compte tenu des enjeux en matière de biodiversité. Je me réjouis que nous ayons cette préoccupation commune.

En revanche, l'adoption de l'amendement à la convention d'Espoo et du protocole de Kiev ne modifiera pas fondamentalement les dispositions du code de l'environnement relatives aux ONG environnementales. L'objectif de ces textes est de les associer dans des contextes transfrontières, tandis que l'implantation d'éoliennes, par exemple, est une question exclusivement nationale, et les associations écologistes sont déjà intégrées au processus.

**M. Jean-Paul Lecoq.** À ce stade, mon groupe s'abstiendra. Nous verrons ce qu'il en sera au moment du vote dans l'hémicycle.

Une période électorale s'ouvre en Polynésie ; je présume donc que la question de la participation du territoire au mécanisme de la convention ne sera pas réglée tant que les institutions n'auront pas été renouvelées.

Nous approuvons les dispositions du texte mais la question de la Polynésie reste en suspens. Peut-être un échange avec les députés polynésiens de mon groupe suffira-t-il à me convaincre de m'associer entièrement au projet de loi ?

**M. Aurélien Taché, rapporteur.** Je comprends parfaitement votre position. Vous constaterez, en discutant avec vos collègues polynésiens, que je les ai alertés.

**Article 1<sup>er</sup>** (approbation du premier amendement à la convention adoptée à Espoo le 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, adopté à Sofia le 27 février 2001)

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> non modifié.*

**Article 2** (approbation du protocole à la convention adoptée à Espoo le 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière relatif à l'évaluation stratégique environnementale, signé à Kiev le 21 mai 2003)

*La commission adopte l'article 2 non modifié.*

*Elle adopte ensuite l'ensemble du projet de loi sans modification.*

*La séance est levée à 12 h 40*

-----

### **Membres présents ou excusés**

*Présents.* - M. Damien Abad, Mme Nadège Abomangoli, Mme Véronique Besse, M. Carlos Martens Bilongo, Mme Chantal Bouloux, M. Jean-Louis Bourlanges, M. Jérôme Buisson, Mme Mireille Clapot, M. Pierre Cordier, M. Alain David, Mme Julie Delpech, M. Pierre-Henri Dumont, M. Nicolas Dupont-Aignan, M. Frédéric Falcon, M. Nicolas Forissier, M. Thibaut François, M. Bruno Fuchs, M. Guillaume Garot, Mme Maud Gatel, Mme Olga Givernet, M. Philippe Guillemard, M. Michel Guiniot, Mme Marine Hamelet, M. Joris Hébrard, M. Michel Herbillon, M. Alexis Jolly, M. Hubert Julien-Laferrrière, Mme Brigitte Klinkert, Mme Stéphanie Kochert, Mme Élise Leboucher, M. Jean-Paul Lecoq, Mme Emmanuelle Ménard, M. Nicolas Metzdorf, Mme Nathalie Oziol, M. Frédéric Petit, M. Kévin Pfeffer, Mme Barbara Pompili, M. Jean-François Portarrieu, Mme Laurence Robert-Dehault, M. Vincent Seitlinger, Mme Ersilia Soudais, Mme Michèle Tabarot, M. Aurélien Taché, Mme Liliana Tanguy, M. Lionel Vuibert, M. Christopher Weissberg, Mme Caroline Yadan, Mme Estelle Youssouffa, M. Frédéric Zgainski

*Excusés.* - M. Moetai Brotherson, M. Sébastien Chenu, Mme Mathilde Desjonquères, M. Olivier Faure, Mme Amélia Lakrafi, M. Arnaud Le Gall, M. Tematai Le Gayic, Mme Marine Le Pen, M. Vincent Ledoux, M. Bertrand Pancher, Mme Mathilde Panot, Mme Sabrina Sebaihi, M. Éric Woerth

*Assistaient également à la réunion.* - Mme Valérie Bazin-Malgras, M. Christophe Naegelen