

N° 666

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 2 juin 2021

## RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, portant **lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets**,*

Par MM. Philippe TABAROT, Pascal MARTIN et Mme Marta de CIDRAC,

Sénateurs

Tome IV

**Compte rendu des travaux de commission**

---

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-François Longeot, *président* ; M. Didier Mandelli, Mmes Nicole Bonnefoy, Marta de Cidrac, MM. Joël Bigot, Rémy Pointereau, Frédéric Marchand, Guillaume Chevrollier, Mme Marie-Claude Varailas, MM. Jean-Pierre Corbisez, Pierre Médevielle, Ronan Dantec, *vice-présidents* ; M. Cyril Pellevat, Mme Angèle Préville, MM. Pascal Martin, Bruno Belin, *secrétaires* ; MM. Jean-Claude Anglars, Jean Bacci, Étienne Blanc, François Calvet, Michel Dagbert, Mme Patricia Demas, MM. Stéphane Demilly, Michel Dennemont, Gilbert-Luc Devinaz, Mme Nassimah Dindar, MM. Gilbert Favreau, Jacques Fernique, Mme Martine Filleul, MM. Fabien Genet, Hervé Gillé, Éric Gold, Daniel Gueret, Mmes Nadège Havet, Christine Herzog, MM. Jean-Michel Houllegatte, Olivier Jacquin, Gérard Lahellec, Mme Laurence Muller-Bronn, MM. Louis-Jean de Nicolaÿ, Philippe Pemezec, Mmes Évelyne Perrot, Marie-Laure Phinera-Horth, Kristina Pluchet, MM. Jean-Paul Prince, Bruno Rojouan, Mme Denise Saint-Pé, MM. Philippe Tabarot, Pierre-Jean Verzelen.

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (15<sup>ème</sup> législ.) :** 3875 rect., 3995 et T.A. 602

**Sénat :** 551, 634, 635, 649, 650 et 667 (2020-2021)



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>COMPTES RENDUS DES TRAVAUX DE COMMISSION.....</b>	<b>5</b>
• Audition de Mme Laurence Tubiana, coprésidente du Comité de gouvernance de la Convention citoyenne pour le climat et de M. Jean-Pierre Cabrol, coprésident de l'association « Les 150 » ( <i>Mercredi 27 janvier 2021</i> ).....	7
• Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets - Désignation de rapporteurs - ( <i>Mercredi 3 mars 2021</i> ) .....	37
• Audition de Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique ( <i>Mercredi 5 mai 2021</i> ) .....	39
• Audition de M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports ( <i>Mercredi 12 mai 2021</i> ) .....	69
• Audition de M. Julien Denormandie, ministre de l'agriculture et de l'alimentation ( <i>Mardi 18 mai 2021</i> ).....	83
• Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets - Périmètre de la délégation d'articles au fond - ( <i>Mercredi 19 mai 2021</i> ) .....	99



## **COMPTES RENDUS DES TRAVAUX DE COMMISSION**



Audition de Mme Laurence Tubiana,  
coprésidente du Comité de gouvernance de la Convention citoyenne  
pour le climat  
et de M. Jean-Pierre Cabrol,  
coprésident de l'association « Les 150 »  
(Mercredi 27 janvier 2021)

**M. Jean-François Longeot, président.** – Mes chers collègues, nous sommes très heureux d'accueillir aujourd'hui Mme Laurence Tubiana, coprésidente du Comité de gouvernance de la Convention citoyenne pour le climat (CCC). Je rappelle que vous êtes par ailleurs présidente du conseil d'administration de l'Agence française de développement, et que vous avez été ambassadrice de la France pour le changement climatique ainsi que représentante spéciale pour la COP21 en 2015.

Nous accueillons également M. Jean-Pierre Cabrol, membre de la Convention citoyenne pour le climat et coprésident de l'association « Les 150 », créée par les membres de la Convention pour suivre l'application des 149 propositions formulées en juin 2020.

Avant de revenir plus spécifiquement sur le projet de loi « Climat » dont le Parlement sera saisi dans quelques semaines et qui est censé reprendre les propositions de nature législative de votre rapport de juin dernier, j'aimerais que nous nous arrêtions un instant sur l'exercice singulier qu'a constitué la Convention citoyenne.

En premier lieu, sur la forme, cet exercice a bel et bien constitué un mode de démocratie participative d'un genre nouveau. Un rapport de Terra Nova de décembre propose, à l'initiative de Thierry Pech, quelques « enseignements pour l'avenir », à l'issue de cette expérience. Ce rapport met en évidence le fait que, loin de concurrencer la démocratie représentative, les conventions citoyennes en constituent une nouvelle forme. Qu'en pensez-vous ? Pensez-vous également qu'il convient désormais d'inscrire dans la loi un certain nombre de principes permettant d'encadrer les conventions futures ?

Sur le fond, je souhaiterais également que l'on puisse s'arrêter sur l'application de vos recommandations, certaines ayant déjà été mises en œuvre par voie réglementaire, ou par le biais de la loi de finances et du plan de relance.

Selon le tableau de suivi publié par le Gouvernement, 75 des 149 propositions auraient déjà été mises en œuvre : partagez-vous cette estimation ? Certaines des 149 propositions ont un caractère très général et il faut entrer dans le détail de votre rapport pour trouver le contenu précis et opérationnel de vos recommandations.

Chacune des 149 propositions ou 149 objectifs contient en réalité plusieurs sous-objectifs et sous-propositions précises. On peut donc légitimement considérer que vous avez formulé bien plus de 149 propositions.

Aussi, si le Gouvernement a affirmé ne vouloir recourir qu'à trois *jokers* et adhérer aux 149 autres propositions de la CCC, il nous semble qu'une étude plus fine, s'attachant aux recommandations opérationnelles que je viens d'évoquer plutôt qu'aux propositions générales, montrerait un taux d'application bien moins satisfaisant. À votre sens, l'outil de suivi mis en place par le Gouvernement n'est-il pas biaisé ?

J'en viens maintenant à l'élaboration du projet de loi « Climat » à proprement parler.

Commençons par la méthode. Je rappelle que notre assemblée a fait le choix de ne pas participer aux groupes de travail mis en place par le Gouvernement au deuxième semestre 2020. Le Président du Sénat a en effet estimé « *primordial de veiller au respect de la séparation des pouvoirs* » : au titre de la Constitution, le rôle législatif du Parlement s'exerce dans un lieu spécifique – l'enceinte du Sénat ou de l'Assemblée nationale, et non en dehors – et selon un calendrier lui aussi bien déterminé. Il revient tout naturellement au Parlement d'examiner des projets de loi dès lors qu'ils lui sont transmis par le Gouvernement, et pas avant.

En tout état de cause, le bilan que l'association « Les 150 » tire de cette phase préparatoire semble mitigé : d'aucuns ont pointé « l'absence de concertation » depuis le début du processus et le caractère très vertical de la prise de décision.

D'après vous, peut-on réellement considérer que le projet de loi a fait l'objet d'une véritable co-construction, comme l'estime le Gouvernement ?

Sur le fond, l'avant-projet de loi apparaît moins ambitieux que les propositions que vous aviez formulées initialement : selon vous, quels ajustements, quels renoncements vous semblent les plus problématiques au regard des objectifs climatiques que la France s'est fixés ?

*A contrario*, quelles mesures du projet de loi disposent du plus fort potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre ?

Enfin, partagez-vous l'estimation de l'étude d'impact selon laquelle le projet de loi « sécurise » *a minima* la moitié de la réduction d'émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 ? Qu'en est-il de l'autre moitié ? Faut-il comprendre que l'autre moitié de la réduction est portée par les propositions de la Convention d'ores et déjà mises en œuvre ?

Avant de vous laisser répondre à ces premières questions, je tenais à vous assurer de la volonté du Sénat d'améliorer le projet de loi dont nous serons saisis : comptez sur nous pour examiner avec pragmatisme, et de

manière indépendante, les écarts potentiels entre le texte qui nous sera soumis et la volonté initiale de la Convention. Comptez également sur nous pour aborder d'éventuels angles morts. Nous en avons déjà identifié un - et non des moindres - concernant le numérique, dont l'empreinte environnementale est un sujet de préoccupation majeure qui ne cessera de prendre de l'ampleur avec le développement exponentiel de ce secteur.

Ce sujet figurait pourtant parmi l'une des 149 propositions, sans qu'aucune traduction dans le projet de loi n'ait été prévue à ce stade. Je rappelle que le Sénat a voté ce mois-ci une proposition de loi visant à réduire l'empreinte environnementale du numérique en France. Celle-ci est très largement alignée sur les recommandations de la Convention. Nous attendons toujours que le Gouvernement s'engage à ce qu'elle soit reprise par l'Assemblée nationale.

Vous avez la parole.

**Mme Laurence Tubiana, coprésidente du Comité de gouvernance de la Convention citoyenne.** - Tout d'abord, merci de m'entendre avec M. Cabrol qui, avec ses collègues, est le véritable acteur de cette incroyable aventure.

Quelques mots à propos de mon engagement. Je suis également membre du Haut Conseil pour le climat (HCC), que vous avez auditionné récemment, à l'installation duquel j'ai beaucoup œuvré. Je me réjouis qu'on ait un organe scientifique qui permette de réfléchir et de prendre un peu de distance par rapport au cours quotidien des événements.

Je ne vous apprendrai rien en disant que la situation climatique est très préoccupante pour tout le monde. L'année 2020 a été la plus chaude jamais enregistrée par les organismes météorologiques. Pour moi, répondre à cette urgence signifie un changement très profond des sociétés dans lesquelles nous vivons.

La France s'est engagée aux côtés d'autres pays à parvenir à zéro émission nette en 2050. Or la France est très en dessous de l'objectif de réduction annuelle qu'elle s'était fixé. Nous aurions dû réduire nos émissions de 1,5 % par an. Il va donc falloir accélérer, les émissions françaises n'ayant baissé que de 0,9 % par rapport en 2019, alors que les besoins en chauffage ont été assez limités. Le décalage demeure très grand entre les objectifs politiques, auxquels je m'associe, et la réalité sur le terrain.

Certains points sont cependant positifs. C'est pourquoi il faut accompagner ce changement. L'accord de Paris, que j'ai eu le privilège de négocier, génère un effet domino positif. L'impact sur l'économie réelle n'est évidemment pas suffisant, mais l'Union européenne a provoqué un mouvement important en Chine, aujourd'hui rejoint par les États-Unis. Beaucoup de pays émergents se fixent un objectif qui paraissait complètement hors de portée en 2015, celui de parvenir à zéro émission nette

en 2050 ou peu de temps après, c'est-à-dire en renonçant aux puits de carbone.

On doit revoir nos objectifs, renforcer nos stratégies, notamment la stratégie nationale bas-carbone française. Celle-ci ne figure malheureusement pas dans la feuille de route de tous les ministères ; c'est sans doute l'objectif de ce nouveau projet de loi que d'en assurer une application transversale.

La Fondation européenne pour le climat, que je préside, essaye de soutenir les actions des citoyens, des entreprises et de tous ceux qui veulent aller plus vite. Le seul constat que l'on peut faire est qu'il existe dans la société un consensus vis-à-vis du risque climatique. Les études que nous avons financées montrent une convergence de vues au sein de la société française concernant la perception de ce risque et la nécessité de lutter contre celui-ci. Il ne s'agit pas d'un facteur de division, comme aux États-Unis.

Les changements sont si profonds qu'une décision par le haut ne peut pas fonctionner. Une prise de conscience rapide est certes en train de s'opérer en matière d'agriculture, d'alimentation, de transports. On ne peut que se féliciter de cette tendance. L'intérêt de la Convention citoyenne pour le climat est de permettre que ces enjeux ne soient pas seulement abordés par le haut. Rappelons-nous la crise des « gilets jaunes » et la réaction très vive de certains groupes de population suite à l'augmentation non concertée de la taxe carbone.

On peut bien sûr recommander aux uns et aux autres d'être vertueux, mais ne plus prendre l'avion ou sa voiture n'entamerait que bien peu les émissions françaises de gaz à effet de serre.

Certes, les émissions d'origine française sont moins élevées - environ 6 tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub> par an par habitant -, mais nous émettons 11 tonnes par habitant en tenant compte des importations. En 2050, il nous faudra tous parvenir à zéro émission nette. Ce budget carbone nous contraint et la difficulté politique de répondre à cet enjeu est grande pour tous les gouvernements.

Il faut donc un grand changement, et le fait de recourir à la Consultation citoyenne est certainement un exercice d'une ampleur inédite en France. Il faut évidemment saluer l'intention du Gouvernement et du Président de la République, mais d'autres pays l'ont fait, comme l'Irlande, à propos de questions sociales.

L'idée est de consulter directement la population pour élaborer des politiques plus en phase avec ce que pense la société. Je m'occupe de climat depuis très longtemps et je suis toujours frappée par le fait que beaucoup de responsables politiques estiment que les citoyens ne sont pas prêts.

On peut comprendre l'émotion des élus, mais ces conventions citoyennes n'ont évidemment pas vocation à remplacer l'exercice

démocratique représentatif. En revanche, la confiance des citoyens dans les institutions de la République et la relation entre citoyens et élus me paraît pouvoir progressivement être rétablie par ce biais.

C'est certainement un moyen d'instaurer à nouveau un dialogue. On n'a pas seulement demandé leur opinion aux citoyens que l'on a consultés, on leur a également demandé de formuler des propositions parfois très abouties. C'est maintenant à la représentation nationale, dans toute sa diversité, d'imaginer de nouveaux processus, de nouvelles opportunités, pour dialoguer avec leurs électeurs et les citoyens. Vous qui êtes très ancrés dans les territoires, vous voyez beaucoup d'exercices de cette nature se réaliser.

Faut-il des règles en la matière ? Il nous faut d'abord procéder à des expérimentations et en tirer les leçons. Une fois l'exercice achevé, il faudra faire preuve d'un grand respect pour le travail de ces citoyens, qu'il conviendra de ne pas traiter à la légère. Admettre la valeur de ce qui a été fait me semble être la première condition pour établir la confiance.

Certains points restent à améliorer. Il faut à présent tirer un bilan plus spécifique, mais on a réussi à prouver que les Français sont attentifs à la chose publique, qu'ils ne sont pas désengagés ou passifs. Ce ne sont pas des enfants. Leurs idées sont assez claires et ils peuvent être responsables. Ils sont prêts à opérer des choix difficiles, à condition que ceux-ci soient mûris collectivement.

Vous avez raison, monsieur le président : dans le rapport de la Convention citoyenne, il y a bien plus de 149 mesures. Nous savons cependant que même en mettant en œuvre l'ensemble des mesures proposées, on ne parviendrait pas à une baisse de 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 1990.

Le projet de loi reprend une bonne partie des idées qui ont été émises, mais pas toutes. Certains secteurs, comme le numérique, en sont absents. Les instruments fiscaux sont mal acceptés par le Gouvernement. Je pense à la TVA différenciée sur un certain nombre de produits. Pour le reste, on repousse les obligations et les objectifs à plus tard. C'est peut-être ce qui me préoccupe le plus, car on ne dispose pas de temps.

La question de l'électrification du transport en France, par exemple, est compliquée. Les Britanniques ont fixé la fin de la vente des véhicules thermiques à 2030. Je pense que ce mouvement va s'étendre très rapidement à d'autres pays, comme l'Allemagne. Dans le cas contraire, on va être envahi de véhicules chinois extrêmement rapidement. Est-il dans ce cas raisonnable de repousser encore les décisions ?

La rénovation des bâtiments nécessite une organisation de la filière. Le fait de repousser cette obligation ne provoque pas d'effet d'entraînement sur le secteur. Il existe une résistance, qui est normale, mais il arrive un moment où il faut pouvoir avancer.

Faut-il recourir à la co-construction ? L'idée du Comité de gouvernance, que nous avons animé avec Thierry Pech, était de laisser les citoyens faire leurs propositions et de les écouter. L'interprétation de la promesse du Président de la République de reprendre les propositions « sans filtre » a été assez extensive, mais c'est ensuite au Gouvernement et surtout à la représentation nationale de prendre leurs responsabilités. Le fait qu'il n'y ait pas eu de co-construction ne me choque pas. Peut-être y'aura-t-il une sorte de phase 2, avec élaboration de projets de loi, de règlements, de lois de finances et échanges interactifs. Je n'ai pas participé au groupe de travail et je n'ai pas d'avis sur la question.

La question de la justice sociale a été posée dans la lettre de mission du Premier ministre. Les citoyens l'ont prise très au sérieux. J'ai l'impression que cela a disparu des réflexions. La Convention citoyenne a formulé beaucoup de propositions intéressantes. Certaines reviennent après la réunion entre le Président de la République et les citoyens à propos des chèques alimentaires. 14 % des ménages français sont concernés par la précarité énergétique. Le budget de beaucoup de Français est très fortement grevé par la facture énergétique, qu'il s'agisse du transport, du chauffage, etc. La technologie de l'information, de façon très sournoise, entame également ce budget, en contribuant à augmenter la consommation d'électricité.

Par ailleurs, l'inégalité territoriale est forte vis-à-vis du changement climatique. La France est l'un des pays qui sera le plus touché.

Nous sommes loin d'avoir atteint nos objectifs, et il va certainement falloir les réviser. Je suis d'accord avec vous à propos du fait que l'absence du numérique de l'avant-projet de loi constitue un vrai souci. Les émissions liées à la technologie de l'information ont bondi lorsqu'on est passé de la 3G à la 4G. Il n'y a pas vraiment de raison que ce soit différent pour le passage à la 5G.

Un moment de réflexion est sans doute nécessaire. Il serait extraordinairement utile que les représentants que vous êtes réfléchissent aux mécanismes à mettre en œuvre pour permettre une consultation de tous. Cela doit-il se faire sur le plan territorial ?

Je me réjouis de constater que vous êtes très vigilants concernant le projet de loi. On doit reconnaître l'effort considérable accompli par les citoyens qui ont proposé la majorité des mesures figurant dans la Convention citoyenne.

**M. Jean-Pierre Cabrol, coprésident de l'association « Les 150 ».** – Monsieur le président, mesdames, messieurs, merci de nous recevoir et de nous prêter attention. J'ai la lourde tâche de parler au nom des 150.

J'ai bientôt 58 ans, je vis en Haute-Savoie, face au Mont-Blanc, dans la vallée de l'Arve, l'une des plus polluées de France. Je suis chef d'entreprise dans le secteur du recyclage des matières plastiques. Cela fait

trente ans que j'exerce cette activité, mais ce n'est pas pour autant que j'avais une notion très précise du dérèglement climatique et de l'impérieuse nécessité de travailler à l'amélioration du climat.

La majorité des 150 membres de la convention citoyenne ne sont pas des écologistes. La notion que nous avions du dérèglement climatique et de la nécessité de bien faire s'arrêtait en quelque sorte au bout de notre jardin. L'information qui circule en France sur la nécessité du recyclage ou de bien traiter notre environnement est relativement limitée.

Au cours du premier week-end de nos sept sessions, nous avons reçu une multitude d'informations sur le dérèglement climatique, ses causes et ses effets. Je dois dire que, pour la majorité d'entre nous, la question a été de savoir s'il fallait poursuivre nos travaux ou rentrer chez nous en courant pour attendre que les choses se passent et ignorer ce que nous avons appris.

Si rien n'est fait, en 2050, la température moyenne augmentera de 3 à 5 degrés. Les accords de Paris consistent à limiter cette augmentation à 1,5 degré. Si rien n'est fait, à la fin de ce siècle, près de la moitié de la surface terrestre ne sera plus habitable.

Pour respecter les engagements pris par la France dans le cadre de l'accord de Paris – notamment la réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 1990 – il faut pouvoir chaque année, à partir d'aujourd'hui, réduire de 7,5 % nos émissions de gaz à effet de serre. C'est l'objectif qui nous a été fixé. Or, je rappelle que cette cible sera bientôt obsolète, l'Europe ayant décidé d'augmenter nos engagements à - 55 % d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030.

L'organisation de notre travail était assez simple : il s'agissait d'identifier les principaux secteurs pollueurs. Le premier d'entre eux reste le transport, avec 30 % des émissions de gaz à effet de serre liés à l'automobile, au maritime et à l'aérien.

La deuxième source de pollution provient de l'agriculture, qui représente 27 % des émissions.

Le troisième poste important est enfin l'habitat, avec 25 % des émissions de gaz à effet de serre.

Les représentants de cette convention ont été tirés au sort, vous le savez. Cela fait presque un an que nous participons à ce débat. On ne peut pas s'impliquer dans une telle question sans se passionner pour le sujet.

Les 150 assurent une véritable représentativité de la population française, et je puis vous assurer que les gens, au sein de la Convention, font preuve d'une intelligence extraordinaire. Certains ont des ego démesurés, d'autres sont des personnes très simples, de tous âges, de tous bords politiques et de tout milieu social. Ce qui est formidable, c'est que la Convention les a tous écoutés, entendus, et leur a permis d'œuvrer ensemble.

Nous avons travaillé à partir des groupes identifiés comme gros pollueurs ou émetteurs de gaz à effet de serre. Nous avons étudié tous ensemble les mesures qui nous paraissaient les plus essentielles en termes d'efficacité. Nous n'avons cependant pu mesurer le gain d'émissions de gaz à effet de serre que nous proposons dans notre rapport par manque de temps, mais également parce que le travail qu'il était nécessaire de réaliser pour ce faire est immense. Il existe, au sein de la Convention, un groupe d'appui qui se charge aujourd'hui d'essayer de quantifier la réduction proposée à travers nos mesures.

Il est vrai, même si on n'a pas une idée précise des effets de nos mesures, que nous n'atteignons pas les - 40 % avec les mesures proposées, ce n'est pas pour autant que le projet de loi ou les futurs projets de loi doivent faire moins, bien au contraire. Ils doivent aller plus loin. Je répète qu'il faut réduire à partir d'aujourd'hui, et chaque année, nos émissions de gaz à effet de serre de 7,5 %. Si l'on décide dans le projet de loi de n'appliquer certaines mesures qu'à partir de 2028, comme j'ai pu le lire, on ne sera pas « dans les clous ».

Le sujet n'est pas de parvenir à des mesures effectives en 2030, car il nous faudra alors dix ans supplémentaires pour parvenir au résultat. L'effort qu'il est nécessaire de réaliser aujourd'hui sera d'autant plus difficile si on n'agit pas dès maintenant.

Au-delà de l'aspect politique, que je peux prendre en considération même si les membres de la Convention ne sont pas des professionnels dans ce domaine ni dans celui du climat, nous avons une réflexion simple et claire sur la nécessité impérieuse de travailler à des mesures de réduction des gaz à effet de serre.

Les efforts qui sont nécessaires sont-ils un facteur de division au sein de la société ? Je ne le crois pas. Nous représentons la France, et nous étions tous d'accord sur le fait qu'il est impératif de travailler en ce sens. Ce qui manque au sein de nos sociétés, c'est l'information. Nous avons pris une véritable claque lors du premier week-end en apprenant tout ce qu'on nous a dit sur les causes et les effets du réchauffement climatique.

Je puis dire aujourd'hui, pour en avoir discuté avec mes voisins, mes amis, les habitants de mon village, que la population n'est pas informée de ce qui se passe. Les gens ont conscience que le climat se réchauffe, peut-être davantage dans la région du Mont-Blanc parce qu'on le voit fondre chaque été un peu plus, mais cela s'arrête là. Je prends souvent l'image du tabagisme : on continue à fumer, puis un jour, le diagnostic tombe, et c'est malheureusement un peu tard.

Je crois donc qu'il est nécessaire de se mettre en marche, même si cela nous coûte de l'argent, même si c'est un changement de vie, et qu'il faut entreprendre des efforts assez importants. Sans cela, ce sera pire demain : il

faudra faire plus encore, et les choses seront plus douloureuses et plus difficiles à mettre en œuvre.

**M. Jean-François Longeot, président.** - Merci pour ce témoignage intéressant d'un industriel qui travaille dans le recyclage du plastique. Vous avez eu une phrase forte en disant qu'il faut communiquer. Il faut souvent expliquer les choses pour essayer de convaincre. De ce point de vue, la comparaison avec le tabac est intéressante.

La parole est aux commissaires.

**Mme Évelyne Perrot.** - Madame Tubiana, en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, peut-on évaluer en pourcentage l'impact des 149 propositions en économie de CO<sub>2</sub> par rapport à la totalité de l'effort à fournir ? Quel en est l'impact sur l'activité économique ?

**M. Ronan Dantec.** - Monsieur le président, vous avez dit que la loi représentait environ la moitié du chemin par rapport à l'objectif de la Convention citoyenne, qui était à - 40 % en 2030. Depuis, l'Union européenne a fixé un objectif à - 55 % en 2030. La loi telle qu'elle est aujourd'hui ne tient donc qu'un tiers de l'objectif et on n'est pas du tout sur une trajectoire compatible avec l'accord de Paris.

Une des difficultés pour le Parlement et les décideurs en général vient du fait qu'on est assez peu adossé à des scénarios quantitatifs crédibles ou à des scénarios alternatifs permettant aux politiques de prendre des décisions. Où en est-on à ce sujet ?

Par ailleurs, la grande absente du débat stratégique, qui est pourtant incontournable, est l'Europe. On parle des émissions importées : c'est le cadre européen qui est central à ce sujet, avec les grands accords internationaux et des mécanismes aux frontières sur la tonne de CO<sub>2</sub>.

En matière de mobilité, par exemple, la stratégie de la Suède est à l'opposé de celle de la Norvège, et très différente de celle de l'Allemagne ou de la nôtre. Il n'y a finalement pas de stratégie commune industrielle dans les politiques des pays européens, et ce morcellement ne permet pas d'atteindre l'objectif. Je pose donc la question à Laurence Tubiana : où en est-on du rapprochement des politiques publiques en Europe, et quelle est la volonté de l'Union européenne d'aller dans ce sens ?

**Mme Nicole Bonnefoy.** - Je suis co-rapporteuse, avec mon collègue Rémy Pointereau, d'une mission d'information sur le transport des marchandises face aux impératifs environnementaux. La Convention citoyenne a formulé un certain nombre de propositions sur le sujet, mais je souhaitais connaître votre sentiment général sur la question du transport des marchandises à destination des particuliers.

Vous avez dit que les transports étaient les plus gros émetteurs de gaz à effet de serre. En plus des dispositifs de verdissement des véhicules, qui constituent des réponses techniques ou technologiques et les différents

leviers fiscaux, ne pensez-vous pas que nous devons questionner le modèle existant et interroger nos modes de consommation ? Il me semble, par exemple, que le développement du système de production « juste à temps » (JAT) est particulièrement néfaste sur le plan environnemental.

Vous avez dit que les citoyens sont prêts à s'engager et à faire des choix difficiles à condition que ceux-ci soient mûris collectivement. Pensez-vous qu'on puisse faire en sorte que les citoyens participent au changement de modèle ?

Par ailleurs, l'avant-projet de loi « Climat » aborde la question de manière hexagonale. Or beaucoup d'aspects de cette problématique sont internationaux et européens. Je pense à la taxation du kérosène pour les vols internationaux, aux normes environnementales pour les véhicules, au verdissement du transport maritime et du transport routier, *etc.* Comment faire pour que les travaux de la Convention pèsent également à l'échelle européenne ?

**M. Philippe Tabarot.** – Nous avons hier, dans le cadre de la mission consacrée au transport de marchandises, entendu des transporteurs qui nous ont paru avoir pris conscience de la situation écologique et qui ont montré leur volonté de décarboner.

Ils nous ont cependant dit qu'ils pensaient qu'il n'existait pas d'énergie propre adaptée à leur type d'activité. On parle aujourd'hui beaucoup de l'hydrogène : ils ont été amusés par les décisions que le Gouvernement prend dans le cadre du plan de relance pour l'hydrogène, alors que pour eux, l'hydrogène est une solution très lointaine.

Ils ont par ailleurs considéré qu'il n'existait pas de production suffisante de matériels, notamment sur notre continent, pour permettre le renouvellement de leur flotte.

Enfin, ils estiment que leur modèle économique ne supportera pas certaines des décisions prévues soit par la Convention, soit dans le cadre du projet de loi, notamment concernant une hausse supplémentaire de la TICPE.

De manière plus générale, ne pensez-vous pas que certaines de vos propositions s'appliquent à des citoyens certes de bonne foi en matière de protection de la planète, mais qui souhaitent néanmoins que leur colis Amazon soit livré en 24 heures et gratuitement ?

**Mme Laurence Tubiana.** – Que signifient ces mesures sur le plan économique ?

Si l'Union européenne a modifié son objectif, c'est parce que, aux termes de l'accord de Paris, tous les pays devaient présenter en 2020 des propositions plus cohérentes avec l'objectif de limitation des températures à 2 degrés ou, éventuellement, à 1,5 degré. Tout le monde sait que la France s'est battue pour un objectif plus ambitieux à l'horizon 2030.

Il y a donc aujourd'hui un décalage entre la stratégie nationale bas-carbone pour 2030 et ce qui a été demandé aux citoyens pour 2020. En 2021, à Glasgow, la France devra exposer sa stratégie pour arriver à un nouvel objectif national.

Par ailleurs, il n'y a pas de solution magique en matière de transport de marchandises. Il existe plusieurs solutions, dont celle des équipements. Il y a cinq ans, le camion électrique n'existait pas. Aujourd'hui, certains d'entre eux roulent, même s'ils sont encore chers. Comment aurait-on pu imaginer qu'en 2022, le prix de la voiture électrique serait compétitif par rapport à celui de la voiture à essence ? Personne n'y pensait. C'est grâce à l'accélération du progrès technologique que l'économie réelle se transforme.

C'est pourquoi l'évaluation quantitative est forcément plus systémique. Jean-Pierre Cabrol l'a rappelé : il faut faire quelque chose en matière de transport et d'agriculture. L'agriculture peut devenir un facteur positif de la lutte contre changement climatique et non un secteur émetteur net. Il en va de même pour le bâtiment.

Quels sont les scénarios ? Il y en a peu. Les premiers modèles économiques essayaient de comprendre l'impact des mesures de lutte contre le changement climatique, d'en mesurer le coût et d'arbitrer entre celui-ci et le résultat climatique afin de savoir comment optimiser le coût de la réduction de la tonne de carbone.

Ces modèles ont un gros défaut. C'est pourquoi ils ont été abandonnés. Ils ignoraient le coût du changement climatique, des constructions sur le cordon littoral, des dégâts dus aux tempêtes sur les centrales électriques, etc. Il y avait donc une sorte de contradiction entre les modèles. Or il se trouve que, dans certains pays, les compagnies d'assurances refusent d'assurer les risques climatiques, jugés trop chers. Les modèles ont donc changé.

Que faire, en 2050, pour parvenir à zéro émission nette ? Quel est le résultat économique ? On commence à examiner ces scénarios. En France, un certain nombre d'études ont été menées par le cabinet Ernst & Young, qui estime qu'il existe un potentiel de création d'emplois, avec un taux de croissance possible de 1,5 % à 2 % par an après la crise de la Covid-19. On obtient le même taux de croissance, voire plus élevé, avec un basculement de l'investissement au profit de l'investissement vert. Cela ne veut pas dire que l'on ne perd pas d'emplois dans d'autres secteurs ou que des changements ne doivent pas être apportés.

Les flottes de camion doivent être renouvelées très fréquemment, ce qui constitue une chance, mais représente également un coût. Aller vers une économie décarbonée, c'est d'abord un investissement en capital et en accompagnement social important. Je pense à la fermeture des mines de charbon en Allemagne et en Espagne. Comment gérer ceci ?

Les innovations technologiques commencent à mûrir. L'hydrogène n'en fait pas encore partie : même si des trains circulent déjà en Allemagne, de même que des camions, il faut attendre une dizaine d'années encore pour qu'il soit compétitif. Un effort d'investissement est nécessaire, car une simple correction par les seuls instruments fiscaux ne suffit pas.

Il faudrait pour cela augmenter très significativement la taxe carbone. En Suède, elle est d'environ 150 euros la tonne, mais parce que ce pays a réalisé, il y a trente ans, une réforme fiscale très profonde, ce qui lui permet de décarboner l'industrie lourde. La Suède a ainsi lancé les premières usines de fabrication d'acier à zéro émission nette. Ce sera bientôt le cas pour le ciment.

On est donc en pleine réflexion, et il existe des traditions économiques différentes. Nicholas Stern, économiste du climat, dit qu'il est illusoire de penser que la courbe de croissance peut continuer à croître si on n'arrive pas à décarboner.

En effet, le coût du changement climatique va se révéler trop élevé. On va assister à des pertes en capital au niveau des infrastructures. Je le vois par exemple dans les petites îles les plus affectées par le changement climatique : d'une tempête à l'autre, l'investissement sur les routes, les ponts, les voies ferrées est anéanti par les dégâts causés par les tempêtes. Les pays s'endettent pour financer leurs investissements, ce qui est normal, mais avant même qu'ils aient vraiment pu rembourser, le capital est détruit. C'est donc un appauvrissement des infrastructures, sans parler du capital social, dans le cas des maisons détruites par exemple. Il s'agit là d'un raisonnement économique de long terme.

Cela vaut-il la peine d'utiliser tout le plan de relance européen dans des activités qui accompagnent la transition ? Ces questions se sont posées notamment lors des discussions relatives aux aides accordées à Renault ou Air France. Ce sont des choix politiques compliqués. Personne ne dispose de la recette, mais il existe aujourd'hui des scénarios de plus en plus nombreux. Ceux concernant la France et certains pays européens présentent un taux de croissance similaire à celui qu'on espère avoir après la crise, cette croissance permettant d'aller vers une réduction des émissions d'ici 2050.

On a besoin d'un très grand effort de recherche et de débats entre économistes à ce sujet. Ma fondation finance d'ailleurs le plus grand nombre possible de scénarios.

S'agissant du volet des importations européennes, je serai peut-être un peu moins pessimiste que Ronan Dantec. Certes, l'habitat et les transports relèvent de la politique nationale. L'Europe produit des normes qu'on applique ensuite comme on le souhaite, mais il existe une grande convergence en matière de modèles. Comment décarboner le transport privé ? Personne ne se pose plus la question : chacun va aller plus ou moins

vite vers l'électrification. Le problème concerne le réseau électrique et les bornes.

On va cependant plus loin aujourd'hui. Toutes les grandes villes européennes (Milan, Florence, Valence, Londres) connaissent les mêmes affres : comment réduire le nombre de voitures ? Doit-on prévoir des transports de substitution ? Personne n'a de recette miracle, mais la discussion est ouverte.

Malgré la spécificité des politiques domestiques, je constate une grande convergence entre pays européens. Même si je sors ici de mon rôle, je pense qu'il est temps de réfléchir à un *Green Deal* français. La Commission européenne réfléchit à ce *Green Deal* pour tous les secteurs, et je pense que cela pourrait être beaucoup plus intéressant que de réfléchir seulement en tonnes de carbone. Il faut quelque chose de plus large !

Certes, les questions de transport « juste à temps » et de déforestation sont bien présentes, mais la relocalisation de certaines chaînes de valeur paraît importante en termes de souveraineté économique européenne et nationale. Être plus indépendant vis-à-vis des chaînes de valeur entraîne certaines transformations technologiques, qui sont déjà à l'œuvre, et des décisions concernant l'abandon du colis Amazon livrable dans la journée. Des choix sont à faire. Ils peuvent être débattus. On ne peut à la fois favoriser le commerce de proximité dans les centres-villes pour les revitaliser et estimer que la seule solution réside dans Amazon et le colis livré dans la journée. C'est un choix de société, un choix politique.

La question du transport de marchandises est passionnante. On avait l'impression qu'il était impossible de s'en emparer. L'Europe prônait la compétition à outrance, entraînant de mauvaises conditions de travail pour beaucoup de salariés dans ce secteur. Son atout réside cependant dans la connectivité des territoires. Ne doit-on pas relancer de grandes infrastructures ferroviaires européennes ? Je pense que c'est le moment d'y réfléchir sur le plan technologique, industriel et en matière de santé.

Par ailleurs, il existe un modèle alternatif. Elon Musk a parié sur le camion électrique : on assiste dans ce domaine une véritable explosion. Le transport ne sera plus comme avant !

La France et l'Europe parient d'abord sur le ferroviaire, secteur très complexe. Je me souviens du pessimisme qui régnait à Matignon, à propos du report modal, lorsque j'y travaillais. Cependant, l'évolution technologique arrive. Il est normal que les transporteurs craignent de ne pouvoir y arriver, mais tous les secteurs y travaillent. Chacun défend son activité, même si tout le monde est conscient que des changements sont nécessaires. C'est pourquoi il faut accompagner et réguler les évolutions.

Les normes sur les camions vont se durcir d'ici juin 2021, y compris en matière de transport de marchandises. Le cadre européen nous oblige à une certaine convergence, même si les voies peuvent être différentes

- transfert modal ou évolution technologique. Peut-être la solution qui repose sur l'hydrogène est-elle encore trop lointaine. La batterie électrique équipant les camions va peut-être se développer plus rapidement, mais l'évolution des normes, comme pour les voitures individuelles, va accélérer les transformations.

**M. Jean-Pierre Cabrol.** – Tout changement nécessite une période de transition. C'est malheureusement le moment le plus difficile. Des efforts doivent donc être réalisés, et cette période est indispensable pour acquérir un minimum d'expériences.

La solution en matière de transport et de déplacement repose-t-elle sur l'électrique, l'hydrogène ou autre chose ? On n'en sait rien pour le moment. Il est indispensable d'entamer cette transition le plus tôt possible.

La Convention citoyenne a mis en évidence le fait que le modèle sociétal actuel ne fonctionne plus. On n'a plus la capacité d'acheter trois à quatre téléphones par an, de se déplacer comme on le désire, avec le véhicule que l'on souhaite, d'habiter dans une grande maison avec un terrain immense. Émettre du gaz à effet de serre, du CO<sub>2</sub>, n'est pas anormal en soi : ce qui est essentiel, c'est de ne pas trop en émettre et, surtout, de disposer de capacités de stockage.

Je faisais partie du groupe de travail « Se loger » au sein de la Convention. L'artificialisation des sols est un sujet important. On artificialise tous les deux ans l'équivalent d'un département. C'est autant de capacités de stockage de carbone en moins. Le fait de cultiver les terres à outrance a pour conséquence d'émettre du CO<sub>2</sub> et de se priver de capacités de stockage.

Je transporte tous les mois 500 tonnes de matières plastiques, par camion essentiellement. Un camion transporte en moyenne entre 20 et 22 tonnes de matière. Il faut établir un distinguo entre le transport industriel et le transport particulier. Il ne s'agit pas du même type de véhicule. *A priori*, la technologie future ne sera pas forcément la même. Peut-être s'agit-il pour le transport routier de s'orienter vers l'hydrogène – je n'en sais rien, je ne suis pas technicien. Il faut faire des essais. Ce qui est certain, c'est que la technologie électrique qui est offerte aujourd'hui aux particuliers pour livrer les colis Amazon fonctionne très bien. Il existe des plateformes de regroupements des colis, qui sont ensuite distribués dans des secteurs définis.

Le remplacement du matériel représente des coûts importants, même si je ne connais pas précisément la valeur d'un camion. La période de transition passe par des efforts et des mutations qui touchent les différents métiers dans le domaine des transports.

Je l'ai vécu dans ma profession : à une certaine époque, la récupération consistait à offrir un service à un industriel ou un particulier pour collecter ses déchets, préparer la matière et la vendre. C'est devenu un marché mondial tellement important sur le plan des quantités qu'il a fallu

s'organiser entre prestataires de services et industriels afin de régénérer les matières et les vendre.

C'est un peu pareil dans le transport, où on assiste aujourd'hui à une guerre de prix phénoménale. Je mets tous les mois en concurrence des transporteurs directs ou des affréteurs. Parfois, les affréteurs sont moins chers que des transporteurs. C'est un métier assez compliqué, où une mutation profonde est indispensable.

Je n'ai pas de solution à proposer, mais on va devoir accepter certaines mutations. Dans ma profession, je reporterais le coût à la tonne sur l'achat ou la vente de mon produit. C'est ainsi que cela fonctionne. À partir du moment où tous les industriels du transport sont d'accord sur les tarifs, cela ne constitue pas un problème !

**M. Stéphane Demilly.** – à titre personnel, j'étais assez dubitatif vis-à-vis de la Convention citoyenne, que je considérais comme un gadget un peu démagogique. Avec un peu de recul, cela montre tout l'intérêt de rencontrer des gens intéressants.

En vous écoutant, je me suis souvenu d'un enseignant qui disait que, lorsqu'on ne veut pas entendre certaines réponses, on ne pose pas de questions. Cette convention met les questions sur la table, et on est obligé d'y apporter une réponse. C'est d'ailleurs le danger de cet exercice de démocratie participative.

Le président Longeot l'a dit avec la diplomatie propre à sa fonction : le projet de loi issu des propositions de la Convention dévoilé par le Gouvernement le 8 janvier dernier a suscité la déception. Il marque un recul par rapport aux mesures de la Convention citoyenne. Les propositions brillent par leur absence, comme l'obligation de rénovation thermique des logements, ou l'interdiction des coupes à ras dans les forêts, alors qu'elles avaient été plébiscitées par les citoyens.

Les mesures contenues dans le projet de loi ne font pas l'objet d'évaluations climatiques détaillées. Il faudrait pourtant que les hypothèses de réduction des émissions de gaz à effet de serre soient claires, mesurables, pédagogiques et transparentes.

Comment mettre en place un processus visible et lisible d'évaluation de ces différentes mesures ?

**M. Cyril Pellevat.** – Votre rapport recommande une réduction de l'impact énergétique du secteur du bâtiment, notamment par le biais de la rénovation. Nous sommes nombreux à partager ce constat. Cet objectif a été l'un des points d'orgue du plan de relance mis en place par le Gouvernement. De nombreuses mesures allant en ce sens ont été intégrées au projet de loi de finances pour 2021. Avez-vous pu vous pencher sur celles-ci ? Vous semblent-elles satisfaisantes ? Quels seraient les points à améliorer pour atteindre un niveau de réduction suffisant ?

Se pose par ailleurs la question du financement des mesures que vous avez proposées. M. Blanchet, rapporteur général de la Convention citoyenne pour le climat, avait indiqué, lors d'une précédente audition à l'Assemblée nationale, que les aspects financiers ne faisaient pas partie de votre mission. Même si vous avez eu l'opportunité de l'aborder à quelques reprises dans votre rapport, le fait que ce sujet n'ait pas été étudié en profondeur semble dommageable. Comment peut-on réfléchir à des mesures sans évaluer l'impact financier pour l'État et les ménages et la façon de les financer ?

Le fait de ne pas traiter de ce sujet vous a-t-il frustré ? Pensez-vous que ce soit la raison pour laquelle plusieurs des mesures que vous avez proposées ont été modifiées ou refusées par le Gouvernement dans l'avant-projet de loi ?

**Mme Angèle Prévile.** – Je suis d'accord avec vous : on est loin de faire les efforts suffisants pour réduire les gaz à effet de serre, d'autant qu'un problème va s'ajouter avec le réchauffement climatique, celui de la fonte du permafrost, entraînant des dégagements de méthane, gaz encore plus puissant pour ce qui est de l'effet de serre.

En premier lieu, avez-vous une idée de la façon dont on pourrait mieux communiquer ?

Avons-nous fait jusqu'à présent beaucoup d'efforts ? La question du modèle économique n'est-elle pas un sujet auquel on va se heurter ?

D'autre part, monsieur Cabrol, comment le consensus est-il sorti de cette Convention citoyenne ?

Enfin, je suis totalement d'accord avec Mme Tubiana lorsqu'elle dit que nous n'avons plus le temps d'attendre. La stratégie nationale bas-carbone ne fait pas partie de la feuille de route de tous les ministres, nous nous en sommes rendu compte ! Lorsque nous déposons des amendements sur la précarité énergétique et sur la nécessité d'aller beaucoup plus loin en termes de rénovation thermique, nous nous heurtons à un avis défavorable du Gouvernement.

**Mme Marta de Cidrac.** – Je tiens à saluer le travail qui a été réalisé par la Convention citoyenne, bien que quelques points suscitent l'interrogation.

Certains aspects de la transition écologique paraissent peu traités dans le rapport définitif, alors qu'ils me semblent primordiaux – le président Longeot a évoqué le travail du Sénat portant sur l'empreinte environnementale du numérique.

S'agissant de la question énergétique, si plusieurs mesures se concentrent sur l'aval et la phase de consommation, les moyens de production sont en réalité très peu évoqués dans vos travaux, alors que c'est

un aspect essentiel si l'on souhaite atteindre la neutralité carbone. Pourquoi la Convention citoyenne n'a-t-elle pas investi pleinement ce terrain ?

Par ailleurs, avez-vous pu disposer de tous les moyens nécessaires pour chiffrer l'empreinte carbone de vos propositions ? On a évoqué des pistes, mais on n'a rien de précis à ce sujet. Pourriez-vous nous éclairer sur ce point ?

**M. Gilbert-Luc Devinaz.** – Merci d'avoir pris de votre temps pour participer à un exercice de démocratie participative. Je souhaiterais bénéficier de votre éclairage sur trois points.

En dix ans, les problèmes pulmonaires dus aux particules fines des plus jeunes ont augmenté de plus de 20 %. C'est un réel problème. Mme Tubiana a évoqué la nécessité d'aller vers des zones à faibles émissions. Comment concilier cette orientation dans une agglomération comme celle de Lyon sans exclure de nos centres-villes les foyers les plus modestes, qui n'ont pas forcément les moyens de changer du jour au lendemain leur voiture, qui se trouve souvent parmi les plus polluantes ?

En deuxième lieu, j'ai été pendant quelques années président d'un grand parc de 2 400 hectares qui accueillait chaque samedi et dimanche 50 000 citoyens. Comment se donner les moyens d'une politique publique ambitieuse en matière de protection de l'environnement ?

D'autre part, le projet de loi aborde la question de l'artificialisation des sols. Dans le département du Rhône – mais je crois que c'est une règle générale –, plus de 50 % de nos agriculteurs vont prendre leur retraite d'ici cinq ans. Trois jeunes sur quatre qui se destinent à l'agriculture ne viennent pas du monde agricole, mais du milieu urbain. Je fais donc un lien avec l'artificialisation des sols, et je me pose la question : comment lier ce sujet à la nécessaire réflexion sur une loi foncière afin de faciliter la transmission des terres agricoles ?

Enfin, la COP26 va se tenir en fin d'année. Qu'en attendez-vous ?

**Mme Denise Saint-Pé.** – Ma question s'inscrit dans le prolongement de celle de Marta de Cidrac : dans le rapport final de la Convention citoyenne, vous ne mentionnez que marginalement la méthanisation, sans vraiment évoquer l'utilité que peut remplir le biogaz dans la transition écologique. Or cette énergie n'est pas intermittente, contrairement à l'éolien ou au photovoltaïque. Elle valorise les territoires de France et coûte peu cher au consommateur.

Vous avez, madame la présidente, déclaré être très sensible aux 14 millions de personnes précaires que compte actuellement la France. Tout cela doit selon moi guider votre réflexion : pourquoi marquez-vous une réserve vis-à-vis du biogaz ? Je considère pour ma part que nous devons assurer l'acceptabilité sociale de notre mutation écologique et énergétique.

**M. Jean-Pierre Cabrol.** – Une des questions portait sur la rénovation de l’habitat, sujet que je connais bien pour avoir fait partie du groupe de travail « Se loger » dans le cadre de la Convention citoyenne pour le climat. Nous avons écrit dans notre rapport qu’il était nécessaire de rénover l’intégralité des habitations. Nous avons défini des seuils – A, B, C, D, E, F, G – pour arrêter les critères de conformité des habitations. Il nous est apparu évident que rénover globalement offrait plus d’efficacité. Le résultat est en effet immédiat et, en outre, le bilan final se révèle plus efficace.

Le projet de loi n’en parle pas. Certaines habitations, qu’il s’agisse de biens de propriétaires occupants ou de bailleurs, sont des passoires thermiques. Il faut, pour « être dans les clous », rénover 500 000 logements par an *a minima*, ce qui représente beaucoup d’argent. On parle de 150 milliards d’euros sur dix ans. Il s’agit du coût des travaux et non du montant des subventions qu’il convient d’allouer.

L’habitat, comme je l’ai dit, représente 25 % des émissions de gaz à effet de serre. La rénovation des bâtiments paraît donc essentielle. Dans la vallée de l’Arve, où je vis, on trouve encore beaucoup de chauffage au fioul et beaucoup de cheminées qui polluent énormément. On estime que le coût moyen d’une rénovation se situe entre 40 et 50 000 euros. C’est problématique pour les foyers les plus modestes, mais ce n’est pas impossible. Comme je disais, l’effort est nécessaire faute de quoi les choses seront pires demain et forcément un peu plus coûteuses.

Pour rénover une habitation, il faut commencer par établir un diagnostic, puis choisir des entreprises possédant un certificat de conformité.

Nous avons également proposé la mise en place d’un guichet unique, qui nous apparaît essentiel. C’est une mesure nécessaire au développement de la rénovation globale. Elle n’est pas actée par le Gouvernement. Je ne sais pas où on en est. Un comité de pilotage est organisé par le directeur de la Caisse des dépôts et consignations pour trouver des systèmes de financement.

Concernant la question du financement, cela ne faisait pas partie de la mission et le temps nous aurait manqué. Nous avons consacré neuf mois de travail à la Convention citoyenne. Or pour traiter du financement, il faut avoir un minimum de connaissances sur le sujet. Nous avons émis des pistes pour générer des ressources afin d’aider les foyers les plus modestes, mais nous ne sommes pas allés très loin.

S’agissant de l’abaissement de l’ambition de certaines propositions dans l’avant-projet de loi, je suppose que quelques mesures n’ont pas trouvé de financement ou n’ont pas été jugées prioritaires. Je n’ai pas plus d’informations sur le sujet.

Comment communiquer à propos du climat et des gaz à effet de serre ? Le peu de notions que nous avons du climat s’arrêtait, je l’ai dit, au bout de notre jardin. Nous aurions continué à utiliser quotidiennement un

véhicule diesel et à acheter un téléphone portable chaque fois que nous en avons envie si nous n'avions pas participé à la Convention citoyenne pour le climat, qui a eu un impact profond sur nos vies.

Je pense que tout Français est capable de comprendre ce qu'il est nécessaire de faire pour le bien-être de tous et celui des générations futures. Nous avons pensé à un score-carbone pour les produits. Cela fait partie des mesures du plan France Relance et du projet de loi « Climat ».

Je me souviens, lorsque j'étais petit, d'une publicité où l'on voyait des gens qui jetaient leurs déchets par la fenêtre. Cela m'a marqué. Je constate aujourd'hui une différence par rapport à cette époque. Je me rends souvent au Portugal, où les habitants jettent couramment leurs déchets par la fenêtre. En France, c'est devenu assez rare. Je pense que la communication y est pour beaucoup. Il faut toucher les gens. Je pense que la publicité télévisuelle peut jouer un rôle essentiel dans ce domaine.

Comment avons-nous échangé et comment sommes-nous parvenus à un consensus ? Nous avons vécu en autarcie, chaque week-end, du vendredi matin au dimanche soir. Nous prenions notre petit-déjeuner, déjeunions et dînions sur place. J'ai parfois fini à une heure du matin. On nous ramenait ensuite à l'hôtel en bus.

Le premier midi, dans la file d'attente de la cantine du CESE, Hugues Olivier, que je ne connaissais alors pas du tout, a dit : « J'ai trouvé la solution, on va supprimer les avions ». Je lui ai fait remarquer que cela risquait d'être compliqué. Il m'a rétorqué qu'on allait mettre en place des montgolfières. J'ai fait valoir qu'il allait en falloir beaucoup. Nous avons commencé à discuter, et il a reconnu que ce n'était peut-être pas une bonne idée. Voilà comment les choses se sont passées. Les idées farfelues fusaient, on prenait le temps de les écouter malgré tout. Il y avait des idées brillantes dont on prenait le temps d'analyser la faisabilité. Il faut rappeler que nous disposions d'une équipe d'encadrants assez extraordinaire pour temporer tous ces débats et nous guider dans l'écriture de nos propositions.

Les moyens de production énergétique constituent en effet un sujet que nous n'avons pas abordé – ou très peu. C'est pourtant essentiel. J'ai un avis personnel sur ce que je crois être le mieux en la matière, mais cela n'engage que moi. Je n'ai pas participé au groupe de travail « Produire et travailler ». Pourquoi ce groupe n'a-t-il pas traité ce sujet ? C'est peut-être une question de choix politique. Le consensus a pu être difficile à trouver. Je n'ai pas de réponse particulière à vous apporter à ce sujet.

Quant à la question du biogaz, peut-être ne l'a-t-on pas traitée faute d'expérience ou par manque d'informations à ce sujet. Ce n'est certainement pas apparu comme évident pour ce groupe. Je crois que le Président de la République a été très clair à propos de l'énergie de demain. Le débat est peut-être clos en soi.

**M. Jean-François Longeot, président.** – J’ai rencontré hier le président de la Commission de régulation de l’énergie (CRE). Je pense qu’on le fera venir à ce propos, car cela constitue un sujet important. Je crois qu’il a des réponses à apporter. Celles qu’il m’a fournies hier m’ont quelque peu ébranlé.

**Mme Marta de Cidrac.** – Il est frustrant pour nous de ne pouvoir aller au bout de l’exercice.

**M. Jean-Pierre Cabrol.** – Nombre de conventionnels se sont fait la même remarque.

**Mme Marta de Cidrac.** – Le débat a manqué sur ce sujet.

**M. Jean-Pierre Cabrol.** – En effet. Au cours de cette Convention, les idées fusaient. Par chance, il était impossible de dévier de la mission qui nous a été fixée. Certains avaient envie de sauver les crevettes du Pacifique. Il fallait donc se recentrer sur les sujets, et si l’on avait laissé libre cours à notre imagination et à nos envies, le rapport aurait fait 1 000 pages ! Il faut aussi être conscient de ce qu’il est possible de réaliser.

Dans le groupe « Se loger », on s’est demandé s’il fallait aborder une multitude de sujets ou se focaliser sur les plus importants en termes de réduction des gaz à effet de serre. Tel a peut-être été le sens de la réflexion du groupe « Produire et travailler », bien que le sujet énergétique soit primordial.

Comment modifier le climat de façon positive et réduire la pollution en ville sans pénaliser les moins favorisés ? Les personnes qui émettent le plus de gaz à effet de serre se trouvent parmi les catégories plus aisées. Ce sont eux qui dépensent le plus, ont les plus grosses voitures, se déplacent souvent. La population la moins aisée n’est donc pas nécessairement la plus pénalisée par les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Comment les aider, notamment en matière de transport ? En ville, il faut essentiellement travailler sur des transports collectifs pratiques, afin d’éviter les déplacements en voiture. Je n’ai pas de solution miracle sur le sujet.

Le groupe de travail « Se loger » a réfléchi à la réorganisation de nos habitats urbains et de nos déplacements au sein des villes. On a étudié l’artificialisation et la réduction des zones commerciales et artisanales pour éviter de préempter des terres supplémentaires, mais aussi essayer de réduire les déplacements en favorisant le commerce de proximité. On sait tous que la sortie du week-end consiste parfois à se rendre au supermarché situé à 10 kilomètres, l’offre n’étant pas assez présente en ville. C’est donc cela qu’il faut repenser.

J’ai assisté récemment à une conférence dans le Grand Chambéry sur les territoires à énergie positive (Tepos), impulsés par Ségolène Royal en 2014. Ces territoires, qui s’inscrivent dans une logique d’énergie positive,

travaillent à réduire les émissions de gaz à effet de serre par les bâtiments publics et se penchent sur la fabrication d'une énergie propre et renouvelable.

Selon les élus présents, 75 % des budgets passent dans la consommation d'énergie. Dans le Grand Chambéry, les bâtiments publics de dix-sept communes sont encore chauffés au fioul. Une multitude de ces communes n'ont pas développé de sources d'énergie renouvelable. Un formidable effort est accompli au sein des Tepos. Aucun des maires de France ne sait comment évaluer ce qu'il est nécessaire de faire au sein des bâtiments publics pour réduire la consommation d'énergie.

En premier lieu, il convient d'établir un diagnostic. En deuxième lieu, il faut choisir des artisans qu'on ne connaît pas et réaliser un suivi des travaux pour réaliser des travaux cohérents.

J'en reviens à notre rapport : le guichet unique pour les particuliers est aussi valable pour les collectivités.

**M. Jean-François Longeot, président.** - J'ai été président d'un syndicat départemental d'énergie où a été mise en place une maîtrise d'ouvrage pour l'enfouissement des réseaux et l'accompagnement en faveur des économies d'énergie afin d'aider les collectivités à savoir comment établir un diagnostic des bâtiments et à qui s'adresser. Un inventaire a été réalisé à la demande des communes et des maires.

Il y a là deux sujets, celui de l'accompagnement financier, qui n'est pas négligeable, et de l'accompagnement technique. Il est important de pouvoir disposer d'une telle structure pour les collectivités.

**M. Jean-Pierre Cabrol.** - Non seulement on participe à l'effort de réduction des gaz à effet de serre, mais c'est également un enjeu touristique.

**Mme Laurence Tubiana.** - S'agissant de la COP26, l'enjeu sera celui de la mise en œuvre de l'accord de Paris. Initialement prévue en 2020, la réunion a été repoussée d'un an à cause de la Covid-19. 2020 était le moment pour les pays de revoir les accords à la hausse, puisqu'on doit revoir les engagements tous les cinq ans. L'enjeu de la COP26 sera donc de réduire l'écart entre la trajectoire climatique de l'accord de Paris et les engagements pris par les États en 2015.

On attend que les pays revoient leur contribution nationale à la hausse, et prévoient des stratégies de long terme afin d'être cohérents avec l'objectif de hausse des températures nettement en dessous de 2 degrés.

L'évolution du climat n'étant malheureusement pas bonne, s'y ajoutent des mécanismes d'adaptation au changement climatique dans la plupart des pays, et des soutiens financiers et techniques pour les territoires les plus affectés. On voit à présent émerger l'idée d'assurance et de responsabilité des États développés vis-à-vis des pays les plus touchés. C'est

un nouveau champ du droit qui va se développer. Il existe d'ailleurs d'ores et déjà une judiciarisation croissante en matière de dommages climatiques.

Le climat n'est pas que l'affaire des gouvernements, mais aussi des villes, des entreprises, des acteurs économiques, des institutions financières privées ou publiques. Tous doivent s'adapter à l'objectif contraignant figurant à l'article 2 de l'accord de Paris, qui vise à limiter l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2 degrés.

Si l'on veut respecter cet objectif, il faut avoir des objectifs tendant à zéro émission nette de gaz à effet de serre pour tous les acteurs. On ne peut donc plus compter sur les autres pour réduire nos propres émissions, ce qui était la philosophie des accords internationaux jusqu'à l'accord de Paris.

La Chine était jusqu'à présent très peu engagée. Tout n'est pas encore réglé, mais les Américains vont redonner une dynamique à la discussion politique internationale.

Il faut ensuite que les actes suivent les paroles, ce qui nécessite des vérifications et la pression de la société civile. Il y a cinq ans, personne n'aurait dit que l'industrie automobile allait se diriger vers un transport zéro émission nette, ce qui est le cas aujourd'hui. Ceci est dû à la pression exercée par les différents acteurs.

**M. Olivier Jacquin.** - Je suis depuis le début convaincu de l'intérêt de la démarche de la Convention citoyenne, qui est complémentaire de la parole du Parlement. Les différents textes sur l'écologie examinés au Sénat montrent d'ailleurs que les positions de la Haute Assemblée ne sont pas les mêmes que celles de la Convention citoyenne.

J'ai apprécié les propos de Mme Tubiana, notamment sur le fait que tout ce qui relève de la justice sociale est très peu traduit dans le projet du Gouvernement.

Dans votre discours introductif, vous avez dit que les parlementaires estiment bien souvent que les citoyens ne sont pas prêts. N'est-ce pas plutôt le Parlement qui n'est pas prêt ?

J'ai porté la parole de mon groupe dans la discussion générale sur la proposition de loi sur la pénalisation de l'écocide, il y a deux ans. Vous savez ce qu'il en est de cette position. À l'époque, il n'y avait presque personne dans l'hémicycle, le scrutin public ayant été décidé à l'avance, manière de dire que le sujet n'était pas d'actualité. Il le deviendra, j'en suis persuadé.

Monsieur Cabrol, je salue votre engagement comme chef d'entreprise dans ce dispositif participatif ainsi que la qualité de vos propos.

Bien souvent, on nous dit, au nom du réalisme économique, que des propositions, comme l'interruption de l'éclairage publicitaire la nuit nuisent à l'activité économique. Cela fait deux ans que je porte, avec d'autres collègues, un amendement en ce sens. À chaque fois, on nous oppose le

réalisme économique. Quand on propose un dispositif plus pointu, on nous rétorque qu'il est trop compliqué, et on nous parle de concurrence. En tant que chef d'entreprise, ne pensez-vous pas qu'on pourrait avoir beaucoup plus d'opportunités économiques si on anticipait le réchauffement climatique, et si on en faisait des opportunités industrielles ?

On s'est fait complètement distancer concernant les éoliennes, alors qu'on disposait de toutes les bases technologiques et industrielles pour produire des turbines. Pour des raisons politico-idéologiques et du fait d'autres choix énergétiques, on est à présent complètement « à la ramasse » sur ce dossier.

Ne pensez-vous pas que si l'on était les champions du monde de la rénovation énergétique de l'habitat, on pourrait avoir des opportunités énormes en termes de technologie et de croissance verte ?

J'avais porté l'amendement issu de la Convention citoyenne sur la TVA à 5,5 % sur les billets de train, voté à l'unanimité dans cette belle commission, repris par le Sénat, mais non repris en commission mixte paritaire.

**M. Jean-François Longeot, président.** - On aura l'occasion de revenir sur ces sujets lors des débats sur le projet de loi « Climat ».

**M. Joël Bigot.** - Je tiens à saluer le travail important de la Convention citoyenne sur le climat. Dans une formule inédite - un tirage au sort -, elle a fourni un travail très important et très intéressant qui a reçu un très bon écho dans l'opinion publique.

Le Président de la République, qui s'était engagé à reprendre sans filtre ses propositions, s'est cependant ravisé et a indiqué qu'il ne reprendrait pas tout. On entend à présent s'exprimer çà et là des inquiétudes sur la transcription des mesures que vous avez formulées.

Vous avez fort bien expliqué, monsieur Cabrol, que pour assurer l'irréversibilité des mesures et aller vers le changement de système auquel on est obligé de recourir, nous allons devoir passer par une période transitoire. Je souscris à cette affirmation, mais j'aimerais vous entendre davantage sur ce point.

Il convient de réaliser une étude d'impact sur les propositions que vous avez faites. Certains problèmes ont leur solution à l'échelon international et européen. Il faudra sans doute graduer les mesures, mais il faut s'engager significativement pour bien montrer qu'on va vers une réduction des gaz à effet de serre.

Selon vous, quelles sont les dispositions à inscrire prioritairement dans le projet de loi « Climat » pour préserver la justice sociale, lutter contre la précarité, œuvrer en faveur de la rénovation thermique des bâtiments, travailler sur les déplacements, l'alimentation - qui touche également

l'agriculture - et l'éco-conditionnalité des aides publiques ? Quelles sont les priorités ?

**Mme Martine Filleul.** - Une question un peu provocatrice et décalée par rapport aux interventions de mes collègues : pensez-vous que le référendum proposé par le Président de la République ait un intérêt ? Sera-t-il utile par rapport à votre travail ?

En second lieu, j'ai constaté une sorte d'essaimage de la Convention : des chefs d'entreprise organisent leur propre convention citoyenne pour améliorer les projets des entreprises. Pensez-vous que ce soit intéressant ? Quelle légitimité peut-on accorder à ces conventions ?

Par ailleurs, dans le courrier que vous aviez envoyé au Président de la République le 12 octobre, vous expliquez que vous allez vous rendre sur le terrain et porter vos propositions jusque dans les plus petites communes de France jusqu'aux institutions européennes. Vous réclamiez un mandat de suivi de vos travaux. Qu'en est-il ?

Enfin, pour reprendre la formule de Ronan Dantec, j'ai l'impression que, parmi toutes les questions évoquées aujourd'hui, la grande absente est la recherche. Il me semble en outre que l'on manque d'éléments concernant la santé environnementale, les outils d'évaluation, la prospective par rapport au remplacement des énergies fossiles. Avez-vous eu accès à des éléments scientifiques objectifs lors de vos travaux ?

**M. Frédéric Marchand.** - Je voudrais revenir sur le sujet de la méthode, en m'appuyant sur le témoignage fort de M. Cabrol quant au manque d'informations touchant les sujets climatiques. Le président Longeot a évoqué dans son propos introductif le rapport de la fondation Terra Nova, qui trace des perspectives législatives qui, je pense, méritent d'être creusées.

Parmi ces pistes, je voudrais revenir sur ce qu'a évoqué Mme Tubiana sur la nécessité d'imaginer des espaces interactifs de co-construction qui peuvent, je pense, être le gage d'un travail collectif et apaisé. Pour l'avoir vécu, je pense qu'il serait sans doute judicieux qu'ils aient lieu en amont plutôt qu'en aval.

J'ai eu la chance de participer à un déplacement organisé chez Safran avec des collègues députés, des sénateurs et des membres de la Convention citoyenne. J'avoue que cette confrontation très amicale nous a permis, les uns et les autres, de nous enrichir quant aux idées préconçues, aux discours. Pensez-vous que ces échanges entre le pouvoir législatif, la démocratie représentative et le monde économique représentent une possibilité d'avancer sur ces sujets ?

**M. Guillaume Chevrollier.** - Ce débat met en lumière une énième contradiction française. J'ai le sentiment qu'il y a eu de très nombreux débats sur ces questions environnementales et climatiques ces dernières années.

Mme Tubiana est mobilisée depuis longtemps sur ces sujets. Dans le même temps, M. Cabrol estime que l'opinion ne dispose que de peu d'informations et qu'il n'y a pas suffisamment de communication sur le sujet. Cela s'explique peut-être par le fait qu'il y a une absence de cap très clair pour faire face au changement climatique.

Quelles adaptations, quelles politiques publiques claires pour faire face au changement climatique ? On sait que les résultats ne s'obtiennent que sur le temps long. Il faut donc une certaine stabilité des orientations. Or force est de reconnaître qu'on n'en dispose pas vraiment. On dénombre beaucoup de textes, beaucoup d'articles de loi, mais ils sont peu efficaces, ce qui entraîne un certain nombre de difficultés.

En matière de rénovation thermique des logements, on a connu le crédit d'impôt transition énergétique, l'aide MaPrimeRénov' : cette instabilité pose des problèmes d'acceptabilité sociale, c'est un point à souligner.

Est-ce également dû au fait que les politiques environnementales, en France, souffrent d'un poids politique insuffisant et que le ministère de l'environnement ne rend pas ce sujet suffisamment attractif ?

Enfin, s'agissant du référendum, quel est votre sentiment sur la rédaction proposée, précisant que la France doit « garantir la préservation, la biodiversité et l'environnement » ? Que pensez-vous de la proposition de remplacer ces termes par le mot « agir » afin de trouver un équilibre ?

**M. Rémy Pointereau.** – Sur la question du transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, sujet sur lequel nous menons une mission au nom de la commission, et dont je suis co-rapporteur avec Nicole Bonnefoy, l'avant-projet de loi comporte différentes propositions: définition d'une trajectoire de suppression du remboursement de la TICPE, intégration d'un enseignement à l'écoconduite dans la formation des conducteurs, possibilité pour les régions de mettre en place une contribution sur le transport routier de marchandises, ou encore obligations de *reporting* et de plans d'action pour les entreprises.

Quel regard portez-vous sur la traduction législative de vos propositions initiales ? Cela correspond-il à vos attentes ? Le cas échéant, quels sont les sujets qui n'y figurent pas de manière satisfaisante et que vous souhaiteriez voir repris ?

**Mme Marie-Claude Varailas.** – La France, *leader* dans la constitution de l'accord de Paris lors de la COP21, devrait faire la course en tête en matière de politique climatique vertueuse.

Les travaux de la Convention citoyenne ont le mérite d'aboutir à des propositions concrètes qui, à mon avis, devraient être prises en compte. Or le Président de la République et l'exécutif ont effectué une sélection parmi les

propositions de la Convention citoyenne en écartant un certain nombre de dispositions, notamment s'agissant de l'habitat et du transport.

Aussi le projet de loi ne reprend-il pas un certain nombre de préconisations comme la nécessité d'un vaste plan de rénovation globale des logements dès 2024. De ce point de vue, la loi de finances pour 2021 ne permettra pas d'atteindre l'objectif de rénovation thermique des 500 000 logements par an. Or nous savons qu'en France, un ménage sur cinq est en situation de précarité énergétique.

Nous savons aussi que ces travaux sont très vertueux, car ils servent à la fois la planète, le pouvoir d'achat des personnes concernées et donnent du travail aux entreprises du BTP dans des secteurs non délocalisables.

Le développement des transports ferroviaires, fluviaux et maritimes manque également d'ambition dans ce budget.

Par ailleurs, la réduction de nos émissions de CO<sub>2</sub> implique selon moi des mesures fortes et rapides s'agissant de l'énergie et la création d'un pôle public de l'énergie. Il ne semble pas, à travers le projet Hercule, qu'on s'oriente vers de telles dispositions.

La volonté d'aider à la mise en place d'un modèle de production agricole durable conjugue l'impératif écologique et l'obligation de nourrir l'humanité. Ne pensez-vous pas que ces mutations sont indispensables à la transition écologique, qui nécessite également solidarité et justice sociale, incontournables, à mon sens, pour atteindre les buts que nous nous sommes fixés ?

**M. Philippe Pemezec.** - Je suis sénateur, mais aussi élu d'une commune de banlieue francilienne qui réalise beaucoup de rénovations urbaines. J'ai bien compris que ce qui pollue le plus, ce sont les transports et l'habitat.

Or le Plessis-Robinson est actuellement dans une politique de rénovation de l'habitat. J'ai vu, madame Tubiana, que vous avez été championne de haut niveau pour l'action climatique. Êtes-vous en mesure de relever un nouveau défi et à nous aider pour faire en sorte que la Haute Autorité environnementale, la police de l'eau, la Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement (DRILL), et tous ces organismes qui encerclent notre bon préfet des Hauts-de-Seine cessent de nous empêcher de détruire les 1 000 logements de la commune, qui sont de vraies passoires énergétiques, afin d'atteindre l'objectif de réduction de 40 % de la pollution 2030 ?

Nous sommes un chantier exemplaire : nous densifions, nous reconstruisons la ville sur la ville pour éviter de l'étaler à l'infini, et nous réduisons en outre les zones imperméabilisées. Nous allons donc dans le sens de l'Histoire et des exigences de l'État, et créons de plus de la mixité sociale en détruisant d'affreux logements sociaux qui sont autant de vraies

passoires énergétiques. J'ai besoin de votre aide : pouvez-vous me l'apporter ?

**M. Jean-François Longeot, président.** - Si je comprends bien, c'est un tort d'être vertueux trop tôt !

**Mme Laurence Tubiana.** - Je rappelle qu'en principe, d'ici fin février, on réunira à nouveau la Convention citoyenne pour qu'elle rende son avis sur le projet de loi qui sera bientôt présenté en conseil des ministres, sur les dispositions du projet de loi de finances rectificative et du projet de loi de finances pour 2021 et sur les mesures réglementaires qui ont été prises depuis le mois de juillet.

Certains éléments du débat me paraissent se limiter encore à la place de la politique de transition écologique en France. Personne n'est parfait, mais j'ai l'impression qu'on n'en est pas encore au moment où le sujet du climat et de l'écologie sera un sujet parmi d'autres. C'est là le problème principal. Il serait bon que l'on dispose d'un secteur où l'on puisse faire les choses. Ce serait plus simple, et les préfets s'y retrouveraient sûrement mieux, car ce ne sont évidemment pas ceux qui ont reçu le plus d'informations sur la transition écologique - c'est en tout cas mon impression.

Il s'agit, à mon sens, d'un véritable problème de transversalité politique et d'inadaptation de l'appareil d'État.

Je connais toute l'équipe qui s'occupe du climat aux États-Unis, à la fois la politique domestique, la politique internationale, la politique des États, l'énergie. Les Américains disposent là d'un système qui doit évaluer toutes les politiques, les règlements, les projets de loi, la finance, en lien avec le budget, à l'aune de l'objectif climatique que le président Joe Biden a annoncé.

Je rêve de la même chose pour la France. Je rêve, ainsi que nos collègues du Haut Conseil pour le climat (HCC) l'ont recommandé, d'évaluations *ex ante* plus systématiques. Ce n'est pas au HCC de vérifier les politiques menées. C'est à une partie de l'administration ou du Gouvernement d'étudier les conséquences de chaque projet de loi afin de savoir si les choses vont dans le bon sens.

Personne ne peut dire que telle mesure va avoir tel résultat, car il existe toujours des effets inattendus. On peut toujours démontrer qu'une taxe sur le trafic aérien est un drame économique et risque de détruire des centaines de milliers d'emplois. Certes, le secteur aérien connaît des problèmes, le secteur des transports également, mais il faut prendre du recul, indiquer la direction que l'on doit emprunter et accompagner les mesures décidées.

Cela fait longtemps que je le recommande. Peut-être cela va-t-il finir par arriver. Le ministre de l'économie néerlandais est également celui du

climat. En Suède, le vice-premier ministre est en charge du climat afin d'embrasser l'ensemble des politiques.

Quant à nous, nous hésitons un peu, mais il y a un moment où il faudra trancher pour ne pas que problématiques environnementales et économiques soient continuellement mises en concurrence.

Par ailleurs, je suis frappée par le manque de confiance qui sévit en France. On dit souvent que les citoyens doutent des institutions, mais les responsables politiques ont-ils confiance dans les citoyens ? Ce n'est pas toujours vrai. On les prend souvent pour des enfants, des imbéciles, des gens peu sérieux.

J'ai entendu beaucoup de choses sur la Convention citoyenne, en particulier qu'il s'agissait de personnes manipulées par des écologistes fondamentalistes – dont je ne suis pas ! Peu de responsables politiques français ont passé autant de temps que nous sur la question du climat. C'est une question de respect du travail accompli.

S'agissant de la justice sociale, le plan de relance met l'accent sur la rénovation des bâtiments publics. C'est un sujet très compliqué, et il faut tenir compte des expériences lorsqu'elles sont réussies, mais il faut aussi prioriser les mesures sociales. On se pose des questions très compliquées sur le financement de la rénovation des bâtiments des plus pauvres. À un certain moment, la collectivité nationale doit dire que, pour telle frange de population, ce n'est pas la peine d'essayer de récupérer de l'argent sur des factures d'électricité en tablant sur le fait qu'elles seront moins chères dans vingt ans. Il faut un soutien massif et direct, comme on veut le faire pour la rénovation des bâtiments des hôpitaux, par exemple.

Il y a là aussi des implications de santé publique très importantes : les logements mal isolés ne sont pas des logements sains. J'ai trouvé formidable la proposition des citoyens concernant les transports propres : les voitures non polluantes n'étant pas abordables, ils ont suggéré un *leasing* subventionné pour les ménages les plus pauvres afin d'acquérir des véhicules propres. L'accès à une alimentation saine et à des transports zéro émission nette ne concerne pas seulement les « bobos » parisiens. C'est ainsi qu'il faut changer les choses !

**M. Jean-Pierre Cabrol.** – Nous avons encore plein de choses à dire, mais je suis persuadé que vous allez nous demander de revenir – du moins je le souhaite – afin que nous puissions continuer à débattre...

**M. Jean-François Longeot, président.** – Nous vous reverrons certainement dans le cadre de l'examen du projet de loi « Climat ».

**M. Jean-Pierre Cabrol.** – Je voudrais revenir sur la question de l'éclairage public de nuit et son intérêt pour un chef d'entreprise. J'ai eu une grosse entreprise de recyclage de matières plastiques avec une devanture qui donnait sur la route nationale et une belle enseigne éclairée toute la nuit. À

part flatter mon ego, cela ne m'apportait rien. Je l'ai rapidement éteinte, car elle consommait de l'énergie et n'apportait rien de plus en termes de chiffre d'affaires.

Dans mon métier, il existe de grandes entreprises en périphérie de ville ou en bordure d'axes routiers importants qui éclairent leur devanture toute la nuit. Cela ne sert à rien ! Ce n'est pas ainsi qu'on fait du chiffre d'affaires ni qu'on est rentable. Éteignons les vitrines la nuit. Cela nous permettra de redécouvrir le ciel en diminuant la pollution lumineuse.

Par ailleurs, quelles priorités formuler dans le futur projet de loi ? Les priorités sont celles qui vont contribuer à réduire un peu plus les gaz à effet de serre. On l'a déjà écrit : le ferroutage, le fluvial, la rénovation de l'habitat sont des secteurs à développer. Aucune réponse claire n'est apportée dans l'avant-projet de loi sur ces sujets. Ce qui nous manque surtout, c'est un plan de relance clair et précis à court ou moyen terme, dans les cinq ans.

Laurence Tubiana l'a rappelé : certains pays ont décrit ce qu'il était nécessaire de faire pour atteindre l'objectif. Ils reconnaissent qu'ils ne savent pas tout faire dans l'immédiat, mais ils vont agir dans le futur. Ce qui nous importe, ce n'est pas de défendre pied à pied toutes les mesures que nous avons pu suggérer pour qu'elles passent dans un seul et même projet de loi, mais qu'on nous donne un plan sur deux ans, trois ans, cinq ans afin d'atteindre les - 55 % et non de se contenter de - 40 %.

Une autre question portait sur le référendum. Personnellement, cela m'importe peu. Ce qui m'intéresse, c'est qu'on atteigne l'objectif de - 55 % en 2030. Il existe un code de l'environnement : c'est peut-être celui-là qu'il faut étoffer. Je ne m'attache pas aux symboles. Je suis factuel et assez terre à terre, comme tout chef d'entreprise. En tout état de cause, je ne suis pas persuadé que cela nous aide à atteindre l'objectif.

A-t-on manqué d'éléments scientifiques ? Non. Nous avons eu tous les éléments que nous avons souhaités. Si certains sujets n'ont pas été travaillés, comme l'énergie, c'est simplement qu'on a manqué de temps ou qu'on a fait un choix particulier. On a même rencontré des lobbyistes, et on a travaillé en toute indépendance et en toute liberté.

Il y a quelques années, un dessin m'avait fait beaucoup rire - c'est bien moins le cas aujourd'hui. Il représentait un chef d'entreprise assis par terre, dans une grotte, devant un feu de camp, avec un costume et une chemise déchirés. Il était tout ébouriffé. En face de lui, ses enfants l'écoutaient dire : « Certes, on a détruit le monde, mais, pendant longtemps, on a beaucoup donné à nos actionnaires ». Je n'ai pas envie de ressembler à cette personne. Ce sera ma conclusion.

**M. Jean-François Longeot, président.** – Nous aurons l’occasion de débattre à nouveau de ces sujets particulièrement importants, qui seront à l’ordre du jour lors de l’examen du projet de loi « Climat ».

Merci pour votre franchise.

Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement  
de la résilience face à ses effets  
- Désignation de rapporteurs -  
(Mercredi 3 mars 2021)

Mes chers collègues, nous devons également procéder à la désignation de nos rapporteurs sur le projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, présenté par la ministre de la transition écologique Barbara Pompili.

Comme vous le savez, ce texte est censé constituer la traduction des propositions de nature législative formulées par la Convention citoyenne pour le climat.

Cette initiative avait été lancée par le Président de la République, je le rappelle, à l'issue du Grand Débat national qui succédait au mouvement des gilets jaunes.

L'objectif fixé aux citoyens était clair : proposer des mesures permettant de réduire les émissions françaises de gaz à effet de serre d'au moins 40 % d'ici à 2030 par rapport à 1990 et cela dans un esprit de justice sociale.

Nous devons donc déterminer, le moment venu, si les mesures proposées, qui s'ajoutent à celles prévues par d'autres textes thématiques ou budgétaires, permettent d'atteindre ces deux objectifs climatique et social.

Il s'agira également de nous prononcer sur l'ambition globale du texte, alors que l'Union européenne a récemment rehaussé ses objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre de - 40 à - 55 % d'ici 2030 par rapport à 1990, soit 15 points de plus par rapport à nos objectifs actuels, ce qui est très important ! L'Union européenne vise également la neutralité carbone en 2050.

Je sais que nous pourrons compter sur nos rapporteurs pour clarifier ces enjeux et évaluer les propositions du Gouvernement et des députés.

Le projet de loi a été déposé le 10 février dernier sur le Bureau de l'Assemblée nationale. Il comporte actuellement 69 articles répartis en 6 titres, qui correspondent aux thèmes de travail de la Convention citoyenne pour le climat : consommer ; produire et travailler ; se déplacer ; se loger ; se nourrir ; renforcer la protection judiciaire de l'environnement.

La commission spéciale de l'Assemblée nationale se réunira du lundi 8 mars au vendredi 19 mars pour établir son texte. La discussion en séance publique aura lieu à partir du lundi 29 mars et vraisemblablement jusqu'à la mi-avril.

À l'issue de son examen à l'Assemblée nationale, ce texte devrait être examiné au fond par notre commission, avec des délégations au fond à la commission des affaires économiques.

Je sais que l'attente est assez forte dans l'ensemble des groupes politiques et je souhaite que nous puissions travailler dans un esprit de respect et une bonne ambiance qui font la force du travail sénatorial.

En vue de cet examen, j'ai reçu les candidatures de Mme Marta de Cidrac, MM. Pascal Martin et Philippe Tabarot pour exercer les fonctions de rapporteurs sur ce texte.

L'objectif doit être un travail collégial avec toutefois des spécialisations thématiques pour des raisons techniques et pratiques évidentes. Les rapporteurs se répartiront entre eux les articles sur lesquels ils travailleront.

*La commission désigne Mme Marta de Cidrac, MM. Pascal Martin et Philippe Tabarot rapporteurs sur le projet de loi n° 3875 rect. (A.N., XV<sup>e</sup> lég.) portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.*

Audition de Mme Barbara Pompili,  
ministre de la transition écologique  
(Mercredi 5 mai 2021)

**M. Jean-François Longeot, président.** – Madame la ministre, c’est un plaisir de vous recevoir. Nous vous entendons aujourd’hui dans le cadre de l’examen prochain, par le Sénat, du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets qui a été déposé à l’Assemblée nationale le 10 février dernier par votre ministère, au nom du Gouvernement, et adopté par les députés hier lors du vote solennel.

Avant de vous céder la parole et de laisser place à l’échange avec mes collègues de la commission et les rapporteurs, je rappellerai le cadre mis en place par le Sénat pour examiner ce texte, puis je vous ferai part de quelques sentiments, premières réflexions et ressentis sur son contenu et le contexte dans lequel il s’inscrit.

Vous le savez, à la différence du choix opéré à l’Assemblée nationale de créer une commission spéciale, le Sénat a préféré s’appuyer sur l’expertise et la mémoire des commissions permanentes.

C’est pourquoi la commission de l’aménagement du territoire et du développement durable examinera le texte au fond et sera compétente sur la majorité des articles. Nos trois rapporteurs, qui mènent leurs travaux depuis déjà un mois, sont Marta de Cidrac, Pascal Martin et Philippe Tabarot.

La commission des affaires économiques présidée par notre collègue Sophie Primas est étroitement associée à l’examen du texte, puisqu’elle recevra, sous réserve de l’accord de la commission que je préside, une délégation au fond pour traiter plusieurs dizaines d’articles, en particulier au sein du titre IV « Se loger » et du titre VI « Se nourrir ». Les commissions des finances, des lois et de la culture se sont également saisies pour avis.

Quelques remarques à titre principal, s’agissant des mesures qui nous sont soumises.

Tout d’abord, je constate que le Sénat devra examiner, à partir du mois de juin en commission, un texte très différent de celui que le Gouvernement avait déposé initialement, puisqu’il a triplé de volume en passant de 69 à 218 articles. Toutefois, les thèmes, la technicité, la portée, la normativité et les impacts sont très différents d’une mesure à l’autre, quand une étude précise des impacts est disponible.

Dès lors, la cohérence globale du texte et la mesure de l’impact de ses dispositions sur nos émissions et notre empreinte carbone sont devenues difficiles à appréhender alors même que le Haut Conseil pour le climat (HCC) recommandait un suivi approfondi en cours d’examen parlementaire. Dans le détail, le texte mélange des mesures programmatiques, des prorogations et modifications de mesures à peine ou non entrées en vigueur, des coordinations de

mesures anticipées avec d'autres textes qui pourraient être examinés au Parlement dans les prochains mois ou années et quelques mesures d'interdiction et d'effet direct, mais aussi désormais une quarantaine de demandes de rapports du Gouvernement au Parlement.

Il contient également une demi-douzaine d'habilitations à légiférer par ordonnance sur des sujets très variés, essentiels et plus ou moins sensibles, mais qui auraient tous mérité des discussions plus approfondies au Parlement, s'agissant, notamment, de la réforme du code minier ou de celle de la gestion du recul du trait de côte par exemple, qui n'étaient pas dans le champ du travail confié à la Convention citoyenne pour le climat par le Président de la République. Des dispositions prévues initialement pour être prises par voie d'ordonnance ont été inscrites dans le corps du texte, c'est une bonne chose, mais il reste de vastes champs d'habilitation.

Par ailleurs, vous le savez, ce texte ne permet toujours pas d'atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030, tant par rapport à la cible actuelle, une baisse de 40 %, que par rapport à la nouvelle cible de 55 % que l'Union européenne se donne, avec le soutien de la France.

Ce qui devait donc être un texte de bilan, visant à accélérer certaines mesures déjà prises depuis le début du quinquennat et à ouvrir de nouveaux champs d'action, apparaît finalement en retrait par rapport à l'objectif initial.

On a aussi le sentiment que certains sujets n'étaient pas tout à fait prêts, car plusieurs missions ont travaillé sur des dispositions du texte à la demande du Gouvernement, alors même que l'examen parlementaire avait commencé à l'Assemblée. J'ai à l'esprit les mesures relatives à la régulation de la publicité, avec la mission confiée à Arnaud Leroy et Agathe Bousquet, ou celles qui concernent la rénovation énergétique des bâtiments, avec la mission confiée à Olivier Sichel, par exemple.

Enfin, pour vous faciliter la tâche, si j'ose dire, ce texte suscite de vives réactions dans la société et l'opinion. D'un côté, certains l'accusent d'aller trop loin et d'ignorer le contexte sanitaire et économique actuel ; de l'autre on souligne toujours son manque d'ambition, des déséquilibres et des renoncements trop nombreux du Gouvernement.

Je compte donc sur vous, madame la ministre, pour nous éclairer sur ce nouveau texte issu des travaux des députés, que nous aurons à examiner dans les prochaines semaines.

J'en viens aux deux questions que je souhaite vous poser : d'abord, quelles sont, pour vous et le Gouvernement auquel vous appartenez, les mesures les plus importantes et celles auxquelles vous tenez particulièrement parmi les 218 articles du texte ?

Ensuite, le Gouvernement envisage-t-il de compléter le texte en proposant d'insérer dans le corps du texte, des dispositions qui font actuellement l'objet d'habilitations à légiférer par ordonnance ? Quels éléments le Gouvernement souhaite-t-il voir évoluer par rapport au texte adopté par les députés ?

**Mme Barbara Pompili, ministre de la transition écologique.** - Je suis venue vous proposer d'écrire ensemble une nouvelle page de notre histoire, faite de démocratie et d'écologie, en commun avec toutes les forces vives de notre pays, les citoyens comme les députés. Dans la crise que nous traversons, nous en avons besoin. Il y a urgence à construire l'avenir de nos territoires, à les protéger des conséquences du dérèglement climatique, à réinventer une civilisation dont l'inconséquence provoque aujourd'hui canicules, crues mortelles, cyclones et tempêtes ; urgence à conduire l'humanité à l'âge adulte face à la fragilité de notre planète, en écho à l'appel des 150, de notre jeunesse, du pays tout entier. Nous devons agir vite et bien, nous devons faire mieux. Ce grand défi est l'occasion de retisser des liens dans notre pays, de rassembler, de cesser d'opposer, de retrouver le goût d'un avenir partagé à construire ensemble ; c'est cela, faire Nation dans notre nouveau siècle.

C'est à cet exercice que se sont attelés les 150 membres de la Convention citoyenne pour le climat tirés au sort. Pendant neuf mois, ils ont donné de leur temps et de leur énergie pour apporter leur concours à notre vie collective. Ils n'étaient pas experts, pas toujours convaincus de la cause environnementale ; ils venaient de partout, de toutes les catégories sociales, de tous les métiers ; ils ont débattu ; ils ont fait des propositions, c'est toute la noblesse de la démocratie. Je veux dire encore ici ma fierté devant leur héritage.

Maintenant, le temps du Parlement est venu ; c'est à vous de concrétiser ce travail. Bien sûr, beaucoup critiqueront le rythme des transformations, le trouvant trop rapide ou trop lent. À mon sens, s'il faut assumer des ruptures, on ne transforme pas un pays dans la brutalité ; il faut doser entre contrainte et initiative et accompagner les acteurs concernés. Notre écologie est une écologie pragmatique, de terrain, de bon sens.

Tout commence à l'école de la République, c'est pourquoi cette loi fera entrer l'écologie dans les salles de classe. Elle va nous donner des moyens pour faire de chaque citoyen un acteur d'une consommation plus responsable en indiquant le bilan environnemental des produits et des services, en transformant les représentations véhiculées par la publicité et en définissant l'éco-blanchiment pour ce qu'il est : une pratique commerciale trompeuse. C'est l'ambition du titre I.

Cette loi va aussi porter la transition écologique au cœur des entreprises. Nous allons mobiliser la commande publique : les clauses environnementales seront obligatoires dans les marchés publics. Nous allons également mieux ancrer les énergies renouvelables dans les territoires pour renforcer l'acceptabilité des projets. C'est tout le sens du titre II.

Ce texte va nous permettre de protéger directement des milliers de nos concitoyens exposés chroniquement à un air irrespirable. Nous connaissons le coût humain de cette situation : 40 000 morts chaque année. Nous allons créer dans toutes les grandes villes de France des zones à faibles émissions pour mettre un terme à la circulation des véhicules les plus polluants sous les fenêtres de nos enfants. Cette loi, enrichie par l'Assemblée nationale, va permettre à nos concitoyens de bénéficier de la prime à la conversion, pour se tourner vers des

vélos à assistance électrique. Le bon sens, c'est aussi reconnaître qu'il est absurde de prendre l'avion lorsque l'on peut faire le même trajet en train en moins de deux heures et trente minutes. Tels sont les objectifs du titre III.

Le titre IV vise, lui aussi, à restaurer le bon sens, afin de cesser d'engloutir la nature sous le béton, de construire des centres commerciaux dans les champs, pour diviser par deux le rythme de l'artificialisation des sols. Ce bon sens conduit également à agir pour mettre fin à la situation intenable de près de deux milliers de foyers français locataires de passoires thermiques. Nous pouvons éviter les factures exorbitantes qu'ils subissent et, du même coup, le rejet de millions de tonnes de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère. Ce texte interdira la mise en location de tels biens afin de conduire les propriétaires à réaliser des rénovations de qualité. La trajectoire pour y parvenir est claire, de la classe G, la plus consommatrice, dont la location sera interdite en 2025, à la classe E, pour laquelle les travaux devront être réalisés avant 2034. L'objectif de ce calendrier est de laisser le temps aux propriétaires de s'adapter, tout en évitant la saturation des professionnels. Certains voudraient tout interdire dès demain, encore faut-il pour cela que la filière soit structurée et que les propriétaires aient la capacité de réaliser de tels travaux. Leur accompagnement est également garanti par ce texte, grâce à la création des accompagnateurs rénovation agréés. Grâce à ce dispositif, nous allons simplifier et sortir des procédures complexes. Nous avons conscience de l'effort que nous demandons à ces propriétaires, c'est pourquoi la loi doit fixer un principe d'engagement financier de l'État pour garantir aux ménages, notamment les plus précaires, un faible reste à charge. Cet engagement se traduira chaque année en loi de finances. La transformation de notre habitat est une question de cohérence et de prévisibilité.

Cette loi est aussi l'occasion de donner une nouvelle impulsion à la transformation de notre modèle agricole et alimentaire en développant une agroécologie au service des territoires, des humains et de la nature, en donnant à chacun le droit à une alimentation plus saine et équilibrée, en ouvrant davantage le choix à un menu végétarien et en y associant des commandes de viande de bonne qualité. C'est le programme du titre V.

Ce texte acte donc un changement d'ère, le début d'une nouvelle époque dans laquelle la destruction volontaire de la nature, les dépôts sauvages, les pollutions évitables sont intolérables. La complaisance avec les pollueurs, c'est terminé. Nous renforçons notre droit, notre cadre juridique ; avec le titre VI, nous nous donnons enfin les moyens d'agir avec diligence et sévérité contre ceux qui portent gravement atteinte à l'environnement.

Je suis profondément attachée à ce temps que nous prenons ensemble, au débat parlementaire, au travail des élus de la Nation. Je sais combien il améliore les lois. J'ai mentionné les avancées notables de ce texte, dont certaines sont issues des plus de 200 heures de débat à l'Assemblée nationale. Le titre VII est venu enrichir la portée de ce texte dans le temps long. Pour relever le défi de la transition, nous avons besoin d'un cadre robuste pour nous assurer que notre exigence ne faiblit pas. Les évolutions de notre gouvernance climatique que les députés ont adoptées vont, à ce titre, dans le bon sens, avec l'évaluation annuelle

de la mise en œuvre de cette loi par le Haut Conseil pour le climat et la Cour des comptes, ainsi qu'avec la négociation de feuilles de route secteur par secteur. Mettre autour de la table les acteurs qui vont agir pour atteindre nos objectifs communs, c'est le gage d'une coordination efficace.

Bien sûr, une seule loi ne peut transformer un pays, aussi ambitieuse soit-elle. J'entends dire que ce texte ne serait pas suffisant pour aboutir aux objectifs de 40 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre – je le confirme. Ce projet de loi est une nouvelle pierre apportée à un édifice beaucoup plus large, avec des décisions que personne n'avait osé prendre auparavant, comme l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, d'EuropaCity, de la Montagne d'or, du terminal 4 de Roissy ; elle accompagne un plan de relance historique qui consacre 30 milliards d'euros à la décarbonation de notre économie, de nombreuses mesures réglementaires et fiscales et notre mobilisation internationale sans faille pour faire de l'Europe une puissance susceptible de conduire nos partenaires à s'aligner sur le niveau de notre ambition.

Ce texte est désormais à vous.

Si je ne devais retenir que quelques mesures, ce seraient les mesures les plus structurantes, comme celle sur la rénovation des bâtiments, car le bâtiment représente 25 % de nos émissions de gaz à effet de serre, ou celle sur la mise en place des zones à faibles émissions, car il s'agit d'un effort sans précédent pour la santé publique qui concernera la moitié de la population française. Sa mise en œuvre nécessitera un accompagnement social, comme j'ai eu l'occasion de le dire lors de mon récent déplacement à Marseille.

Je retiendrai également la mesure sur l'artificialisation des sols, car nous ne pouvons pas continuer à bétonner les sols à un rythme aussi fort. Notre objectif à long terme est d'atteindre l'objectif de zéro artificialisation net et notre objectif intermédiaire est de diviser par deux le taux actuel d'artificialisation des sols. Les maires me disent que les mentalités ont déjà évolué sur ce sujet. Un fonds Friches de 300 millions d'euros est prévu pour accompagner les collectivités.

Je conserverai d'autres mesures plus culturelles comme celles qui concernent les menus végétariens, le remplacement des trajets en avion par des alternatives en train, ou encore le fameux affichage environnemental, dont l'idée était portée par les membres de la Convention citoyenne sur le climat, et qui prévoit un étiquetage permettant au consommateur de voir si le produit qu'il achète est bon ou pas pour l'environnement.

Avec les députés, nous avons déjà commencé à traduire certaines ordonnances dans le corps de la loi. Au Sénat, je souhaite que nous examinions au cas par cas celles qui sont purement techniques et qui ne nécessitent pas d'être inscrites dans la loi.

Concernant le code minier et le trait de côte, nous profiterons de ce texte pour mettre en œuvre certaines mesures que l'encombrement du calendrier parlementaire empêchait de mener à bien. La Montagne d'or a fait surgir des risques de contentieux qu'il nous faut traiter. Il en est de même pour le trait de

côte, avec, notamment, l'exemple de l'immeuble du Signal qui montre la nécessité de réformer le code de l'environnement.

**Mme Marta de Cidrac, rapporteure.** – Je concentrai mes questions sur le titre I<sup>er</sup> et le titre VI du projet de loi. Je m'étonne que plusieurs articles du projet de loi reviennent sur des équilibres atteints lors de récents débats parlementaires, ce qui soulève d'importantes questions quant à la lisibilité de la norme et la qualité de la loi.

Je pense notamment aux articles 9 et 12 qui rejouent, en quelque sorte, la loi anti-gaspillage pour une économie circulaire (AGEC) promulguée il y a un peu plus d'un an.

Concernant l'article 9, je m'interroge sur la capacité de l'expérimentation prévue à distinguer les résultats propres au « Oui Pub » de ceux de la loi AGEC, qui a introduit un régime de sanctions au « Stop Pub ». Ce chevauchement des initiatives a-t-il été pris en compte lors de la rédaction du projet de loi ?

Concernant l'article 12, je vous rappelle qu'à l'occasion de la loi AGEC, le Sénat avait permis au pouvoir réglementaire de faire obligation aux producteurs ou à l'éco-organisme dont ils relèvent de mettre en œuvre des dispositifs de consigne autres que la consigne pour recyclage sur les bouteilles plastiques. La version de l'article 12 qui nous a été transmise par l'Assemblée nationale ne fait que décliner cette possibilité à la consigne pour réemploi sur les emballages en verre. Cet article est-il utile juridiquement ou ne constitue-t-il qu'un support de communication de la part du Gouvernement ?

Par ailleurs, l'article 1<sup>er</sup>, qui porte sur l'affichage environnemental, revient lui aussi sur une disposition introduite par la loi AGEC et dont l'évaluation est attendue pour le mois d'août 2021. Alors que plusieurs secteurs comme le textile, l'ameublement, l'aménagement touristique ou l'alimentaire sont engagés dans cette démarche depuis les lois Grenelle I et Grenelle II de 2009 et 2010, ce qui montre au passage que cette idée d'affichage environnemental n'est pas neuve, je m'interroge sur l'entrée en vigueur tardive du dispositif, après cinq ans d'expérimentation tel que cela est prévu par le projet de loi. Ne pensez-vous pas qu'il serait important de mettre en œuvre ce dispositif plus rapidement, tant au service de l'information des consommateurs que de la compétitivité de nos entreprises ? L'affichage environnemental me semble en effet être un élément puissant pour accompagner la décarbonation de notre modèle économique et créer des avantages comparatifs pour les entreprises françaises. Par ailleurs, une précision a été introduite à l'Assemblée nationale pour tenir compte de la situation des entreprises de moins de 21 salariés. À quoi correspond ce seuil ?

À l'article 11, je partage la volonté d'accélérer le développement du vrac, qui répond à une aspiration de beaucoup de Français à la réduction des déchets d'emballages. Se fixer des objectifs, comme le fait cet article, peut à cet égard avoir un intérêt. Il me semble cependant que poser une obligation de résultat ne suffit pas : il y a de nombreuses barrières techniques et pratiques à lever pour pérenniser le vrac. Comment l'État peut-il mieux accompagner les acteurs, notamment par le biais d'expérimentations, par exemple pour limiter les risques

de gaspillage alimentaire induits, pour adapter la réglementation relative à l'étiquetage des produits alimentaires, ou encore pour lever les contraintes techniques empêchant aujourd'hui la vente en vrac de certains produits de consommation ?

À l'article 11 toujours, contre l'avis du Gouvernement, plusieurs amendements ont été adoptés en séance publique afin d'interdire, à partir de 2025, les emballages constitués en polystyrène. Il n'existe certes pas aujourd'hui en France de filière opérationnelle de recyclage du polystyrène, mais plusieurs projets de recyclage chimique ont été récemment annoncés ou sont au stade du pilote technologique. Ne serait-il pas contradictoire d'interdire ces emballages, alors même que nous consacrons des millions d'euros à la recherche de solutions de recyclage, dans la perspective notamment de l'objectif de 100 % d'emballages recyclés d'ici à 2025, conformément à la loi AGECE ? Pouvez-vous nous en dire plus sur l'avancée de ces projets ?

J'aimerais également revenir sur l'article 6, qui prévoit une décentralisation du pouvoir de police de la publicité aux communes ou aux intercommunalités ne disposant pas d'un règlement local de publicité. J'ai des difficultés à comprendre l'objectif visé par cet article. Ne risque-t-il pas de mettre en difficulté les petites collectivités qui ne disposent pas de la capacité à contrôler et sanctionner les éventuelles atteintes au code de l'environnement ?

Enfin, s'agissant du titre VI du projet de loi consacré à la protection judiciaire de l'environnement, vous paraît-il souhaitable que le nouveau délit de mise en danger de l'environnement soit puni plus sévèrement que le délit de mise en danger de la vie d'autrui prévu par le code pénal, soit trois ans d'emprisonnement contre un an d'emprisonnement ? Comment les juges seront-ils amenés à apprécier la qualification juridique de l'atteinte durable, susceptible de durer au moins dix ans ? Si l'on considère la lisibilité et la proportionnalité de l'échelle des peines, vous paraît-il opportun de sanctionner plus sévèrement une mise en danger de l'environnement, qui n'a pas causé de dommage, que certaines « dégradations substantielles » de l'environnement visées à l'article L. 173-3 du code de l'environnement ?

**M. Pascal Martin, rapporteur.** – Mes questions porteront sur plusieurs titres du projet de loi. Concernant le verdissement de la commande publique, je salue les avancées du texte à l'issue des débats à l'Assemblée nationale. L'extension de l'article 15 aux contrats de concession semble tout particulièrement opportune. Nous savons cependant que le recours à la norme ne suffira pas et qu'un véritable verdissement de la commande publique devra également passer par la formation et l'accompagnement des acheteurs publics. Des outils d'analyse de cycle de vie pourraient-ils par exemple être mis à disposition des collectivités territoriales par l'État ?

S'agissant du volet relatif à l'eau, qui ne comportait initialement que l'article 19 relatif aux écosystèmes aquatiques, alors que le texte qui nous est transmis en comporte désormais six, je souhaiterais évoquer le controversé article 19 *bis* C sur la continuité écologique et l'interdiction des destructions de

moulins à eau, qui a fait l'objet d'âpres discussions : ne pourrait-on pas retenir une rédaction plus équilibrée, qui permettrait la circulation des espèces aquatiques ainsi que le transport des sédiments, tout en rassurant les propriétaires de moulins à eau, inquiets de ce qu'ils décrivent comme une « politique de destructions d'ouvrage », dans le cadre d'une continuité écologique apaisée ?

Ce texte comprend en outre un article prévoyant un programme d'actions chiffrées visant à améliorer le fonctionnement des ouvrages et équipements de distribution d'eau potable : ne serait-il pas opportun de prévoir un plan national de lutte contre les pertes du réseau de distribution d'eau potable et d'amélioration de sa performance ?

J'aimerais également vous interroger sur l'inscription dans la loi de la stratégie nationale pour les aires protégées, avec un double objectif de 30 % d'aires terrestres et marines sous protection et de 10 % sous protection forte. L'ambition est louable, notamment pour les aires sous protection forte, car nous ne sommes pas loin de l'atteinte des objectifs de 30 % de zones protégées alors que nous en sommes plus éloignés pour les 10 % sous protection forte.

Se pose cependant la question des moyens humains et des financements pour y parvenir : s'ils sont insuffisants, ces zones ne seront que des « aires de papier ». En application de l'article 40 de la Constitution, nous ne pouvons cependant pas leur consacrer de nouveaux moyens. Ensuite, le principe de non-régression des surfaces ne concerne que la superficie totale, ce qui signifie que les aires sous protection forte pourraient voir leur superficie réduite entre deux actualisations, ce qui interroge sur les ambitions portées par la France. Enfin, nous pensons que renvoyer la définition de la protection forte à un décret n'est pas satisfaisant. À la lumière de ces interrogations, pourriez-vous nous préciser vos engagements concernant l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale pour les aires protégées ?

Enfin, j'aurais deux dernières questions plus directes. Tout d'abord, ne pensez-vous pas que l'introduction de la réforme du code minier dans ce texte déséquilibre son bilan carbone global ? Si l'on peut espérer une amélioration de notre empreinte carbone avec une exploitation minière nationale, dans une logique de relocalisation, on peut en revanche s'attendre à une hausse des émissions de gaz à effet de serre induite par l'exploitation minière et la transformation des produits issus de l'extraction sur notre territoire.

Ensuite, s'agissant de l'article 62 sur les engrais, pourriez-vous m'éclairer sur sa portée juridique ? Soit le dispositif fait obligation au Gouvernement de mettre en œuvre cette taxe, non définie d'ailleurs, auquel cas il s'agit d'une injonction au Gouvernement, ce qui est contraire à la Constitution, soit cet article n'a aucun effet juridique, mais uniquement une vocation politique, auquel cas je souhaiterais que vous me précisiez son intérêt.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Je souhaiterais quant à moi vous interroger sur le titre III « Se déplacer ».

L'article 27 relatif aux zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) modifie considérablement le cadre juridique prévu par la loi d'orientation des

mobilités (LOM). Alors que ces zones étaient prévues comme un outil à la main des collectivités territoriales afin de s'adapter à leurs besoins, l'article 27 impose des interdictions de circulation à échéance courte, en 2023, 2024 et 2025, qui concerneraient deux millions de véhicules selon l'étude d'impact. Pourquoi avez-vous fait ce choix de mettre un seuil minimal de restrictions ? L'étude d'impact indique également que ces véhicules auraient été remplacés « naturellement » d'ici à 2028 : la mise en œuvre de ZFE-m a-t-elle une véritable valeur ajoutée pour accélérer de trois ans ce renouvellement ?

Par ailleurs, et toujours sur l'article 27, l'étude d'impact comporte peu d'éléments sur les conséquences économiques de cette mesure sur les particuliers et les entreprises. En particulier, à la suite de l'adoption, à l'Assemblée nationale, d'un amendement visant à étendre les mesures de restrictions des ZFE-m aux véhicules utilitaires légers (VUL), avez-vous chiffré quel pourrait être l'effet de la mise en place de ZFE-m sur l'activité d'artisans et de travailleurs utilisant ces véhicules ? Concernant les particuliers, ne peut-on pas penser que les ménages qui seront le plus impactés par la nécessité de renouvellement de leur véhicule sont les plus précaires ? Enfin, êtes-vous en mesure de chiffrer le coût des moyens de contrôle humains et automatisés qu'il sera nécessaire de déployer, alors même que les dispositifs de contrôle automatisé prévus par la LOM ne sont pas encore opérationnels ?

En outre, le projet de loi fixe des objectifs ambitieux de décarbonation des poids lourds d'ici à 2040. Cependant, force est de constater que les véhicules industriels électriques ou à hydrogène ne sont pour l'heure ni disponibles ni abordables pour les transporteurs routiers. Ainsi, des mesures comme la diminution de l'avantage fiscal sur la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) revêtent un caractère punitif sans pour autant s'accompagner d'aides suffisantes de l'État. En effet, dans la mesure où le bonus écologique du Gouvernement est limité aux motorisations à hydrogène et électriques et qu'il expire en 2022, il ne paraît pas adapté aux préoccupations du secteur. Comptez-vous revoir le périmètre ou la durée de ces aides à la transition ?

Par ailleurs, le projet de loi ne traite pas de la question des biocarburants, alors qu'il s'agit d'une solution, certes transitoire, mais extrêmement intéressante en matière de décarbonation. Pourriez-vous donc préciser les raisons qui ont amené le Gouvernement à exclure les biocarburants des leviers de décarbonation dont la France pourrait se doter avec ce projet de loi ?

J'en viens à présent à l'article 32 de ce projet de loi, qui prévoit d'autoriser le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour instituer une contribution régionale assise sur la circulation des véhicules de transport de marchandises. Cette contribution, qui serait fondée sur le transfert de la compétence des routes aux régions, soulève plusieurs questions. Pouvez-vous nous en dire plus sur le dispositif envisagé à ce stade ? Tout d'abord, disposez-vous d'informations relatives aux coûts de collecte et d'infrastructure d'un tel dispositif ? Par ailleurs, cet article prévoit que les départements qui subiraient un « report significatif de trafic » pourraient également étendre ces contributions à leur réseau : les recettes

perçues iraient-elles donc au département ou à la région ? On ne comprend plus rien, madame la ministre ! Alors que la loi 4D – différenciation, décentralisation, déconcentration et décomplexification – n’a pas encore été débattue par le Sénat, on donnerait déjà aux régions les ressources pour pouvoir assumer cette compétence !

Comment s’organiserait l’articulation entre les collectivités en matière de perception et de gestion des infrastructures ? Et comment est-il prévu d’apprécier le caractère « significatif » du report ?

Plus généralement, l’échelle régionale paraît susceptible de créer des distorsions importantes entre les régions, induisant une concurrence fiscale, qui pourrait avoir de nombreux effets pervers en matière de détournement de trafic. L’instabilité de cette taxe pourrait également affaiblir l’attractivité de la France en matière de logistique, alors qu’il s’agit là d’un secteur stratégique. Comment comptez-vous éviter ou atténuer ces effets pervers ?

Enfin, l’article 36 prévoit l’interdiction de toute liaison aérienne pour laquelle plusieurs liaisons quotidiennes sont disponibles sur le réseau ferroviaire en moins de deux heures et trente minutes. Des dérogations sont cependant prévues pour les lignes assurant majoritairement des correspondances. Certains acteurs estiment que ce dispositif pourrait générer non pas moins d’émissions de CO<sub>2</sub>, mais plus de détournements de trafic et des contournements des installations et compagnies françaises. Pouvez-vous nous donner des estimations chiffrées sur ce point ?

En outre, la fermeture de ces lignes aura des conséquences importantes pour les territoires concernés, affectant les compagnies aériennes, mais également l’attractivité des villes touchées et leurs habitants. Des mesures d’accompagnement sont-elles prévues afin de limiter ces impacts ?

Au regard de la situation économique actuelle de notre pays, je m’inquiète du titre III « Se déplacer », principalement constitué de mesures de taxations et d’interdictions, lesquelles sont l’essence même de l’écologie punitive – en particulier pour les plus modestes –, ce que nous ne voulons pas au Sénat. À cet égard, je vous renvoie au mouvement des « gilets jaunes ».

**M. Ronan Dantec, président du groupe de travail « Enjeux internationaux - Climat - Environnement - Développement ».** – Au regard du nouvel objectif européen, la France devra réduire de 43 % à 50 % les émissions de gaz à effet de serre à l’horizon de 2030. Mais d’après l’expertise du Haut Conseil pour le climat, le projet de loi « Climat et Résilience » semble prévoir une baisse de 30 %, sachant qu’une réduction de 20 % a eu lieu depuis 1990. C’est donc extrêmement problématique, d’autant que M. Vanheukelen, ambassadeur pour le climat du Service européen pour l’action extérieure (SEAE) de l’Union européenne, que notre groupe de travail a auditionné, a indiqué que les nouveaux engagements pris notamment par l’Union européenne, les États-Unis et le Japon pour la fin du siècle placent notre planète sur la trajectoire d’une augmentation de 2,5 degrés maximum de la température. Certes, c’est encore trop au regard des objectifs fixés par l’Accord de Paris, mais cette amélioration montre que, par son

cycle de rehaussement des ambitions environnementales, cet accord est efficace. Néanmoins, si la France, qui a mobilisé toute sa diplomatie pour parvenir à cet accord, ne parvient qu'à une baisse de 30 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, ne peut-on pas se poser la question de la cohérence de notre action climatique à l'international ? Madame la ministre, comment expliquerez-vous lors de la conférence de Glasgow que la France se contente de ce chiffre ? Qui plus est, l'Allemagne vient d'annoncer un objectif de - 65 % d'ici 2030. Cette incohérence fragilise les positions de la France dans les négociations internationales. Mais peut-être donnez-vous mandat au Sénat de définir un objectif plus ambitieux...

**Mme Barbara Pompili, ministre.** – Nous avons pour objectif d'expérimenter, pour les collectivités volontaires, un dispositif « Oui Pub » afin d'en documenter l'impact environnemental, social et économique.

Je rappelle que, en 2019, 894 000 tonnes d'imprimés publicitaires non adressés ont été distribués, soit 30 kilogrammes par foyer et par an. Le « Oui Pub » poursuit donc un objectif de lutte contre le gaspillage. Nous voulons faire une expérimentation territorialisée, ce que le projet de loi le prévoit expressément. Il n'y a donc pas de contradiction avec le dispositif « Stop Pub » ; nous voulons voir comment fonctionnent ces deux dispositifs et lequel est le plus efficace. Cela répond d'ailleurs à une demande des citoyens, comme l'a montré une enquête d'opinion de l'Agence de la transition écologique (Ademe).

L'article 12 s'inscrit effectivement dans le prolongement de la loi AGEC en l'appliquant au verre. De nombreux débats ont eu lieu à l'Assemblée nationale sur les contenants qui pourraient être exclus du dispositif, notamment les flacons de parfum, les bouteilles d'alcool et de spiritueux. Cette loi étant une loi de bon sens, elle ne prévoit une consigne que pour les produits pour lesquels cela a du sens. Cela vaut également pour la question des distances d'achalandage. L'objectif étant d'avoir une loi opérationnelle, nous ferons une analyse sur le cycle de la consigne : si la mesure se montre bénéfique pour l'environnement, nous la mettrons en place, et uniquement dans ce cas.

Quant au délai de cinq ans pour mettre en place l'affichage environnemental, il est maximal : il s'agit de commencer l'expérimentation dans les secteurs qui sont prêts. Certaines entreprises ont d'ailleurs déjà testé un affichage environnemental, à l'instar de Décathlon. Nous voulons que ces expérimentations convergent vers un système harmonisé compréhensible par tout le monde. Des expérimentations dans les secteurs de l'habillement et de l'alimentation vont se terminer cette année. Dès que d'autres secteurs seront prêts, ils pourront se lancer, sans attendre 2025.

Concernant l'alimentation, il est effectivement important de prendre en compte les effets environnementaux plus larges que le seul bilan carbone, à l'instar des produits agricoles de qualité et labellisés pouvant émettre un peu plus de gaz à effet de serre, mais ayant un bilan environnemental global moindre. L'étiquette environnementale est plus large que le « score carbone ». Des amendements adoptés par l'Assemblée nationale visent à mettre en place des critères pour éviter les effets pervers.

S'agissant du vrac, il est prévu que, au 1<sup>er</sup> janvier 2030, les commerces de vente au détail dont la surface est supérieure ou égale à 400 mètres carrés consacrent au moins 20 % de leur surface de vente de produits de grande consommation à la vente de produits sans emballage primaire. Les meubles, articles de bricolage, livres et vêtements ne sont plus concernés, au contraire des produits alimentaires et d'entretien. Nous avons prévu que les commerces puissent déroger à la règle calculée en fonction de la surface de vente, en ouvrant la possibilité d'instaurer des dispositifs à effet équivalent, ainsi qu'en prévoyant une adaptation par voie réglementaire pour tenir compte des spécificités des filières.

Un amendement a été adopté contre l'avis du Gouvernement au sujet du polystyrène, qui ne dispose pas d'une filière de recyclage opérationnelle en France. Cet amendement interdit les emballages en polystyrène à compter de 2025. Néanmoins, une interdiction par principe d'un matériau au niveau national me semble d'autant plus difficile qu'elle est contraire aux directives européennes. J'entends le message qu'ont voulu faire passer les députés : ce matériau pose un problème de toxicité pour l'homme au seul stade de sa production. Certaines entreprises proposent des solutions vertueuses. Nous avons engagé une réflexion sur ce sujet, et vos apports nous seront précieux.

Sur la question de la mise en danger de l'environnement, il faut bien comprendre que, si nous sommes si sévères, c'est parce qu'un long processus de mise en demeure préalable précède la sanction. Les entreprises sanctionnées – elles le seront fortement – auront donc sciemment passé outre nos alertes.

Pascal Martin a posé une question relevant de la commande publique ; l'État a déjà prévu de mettre à disposition des outils pour aider les collectivités territoriales dans leurs commandes.

L'article 19 *bis* C, relatif aux moulins, touche un sujet qui suscite beaucoup d'émotion ; il faut donc revenir aux faits. Il faut voir combien de moulins ont été détruits dans le cadre des opérations de maintien ou de restauration de la continuité écologique des cours d'eau ; il me semble que le nombre est extrêmement faible. Aussi, il me semble excessif de légiférer de manière aussi sévère pour un faible nombre de cas. Mais je ne mésestime pas les difficultés que peuvent rencontrer certains territoires, et nous pourrions trouver des solutions. Pour l'heure, la disposition adoptée est très déséquilibrée, car il serait impossible pour un propriétaire de moulin ; même s'il le souhaitait, d'effacer le seuil de son bâtiment. Je tiens à préciser que l'on ne parle pas ici du moulin en tant que bâti, mais seulement du seuil présent sur le cours d'eau. De plus, cet article serait un recul pour la protection de l'environnement, ce que je refuse absolument. Tout en conservant notre patrimoine, j'insiste sur l'importance de la préservation de la continuité écologique des cours d'eau. De même, la petite hydro-électricité ne représente qu'un apport assez faible au sein du mix énergétique français, assez en inadéquation avec son impact sur la biodiversité des cours d'eau. Faisons attention à la proportionnalité des mesures que nous votons ; travaillons à une rédaction plus pragmatique.

Les assises de l'eau ont permis de soulever la question des gaspillages. Le plan de relance contribuera à aider les collectivités à travailler sur ce sujet, notamment les collectivités d'outre-mer qui sont très touchées par ce problème. Nous en rediscuterons en séance.

Concernant la stratégie nationale pour les aires protégées, il est évident qu'il faut prévoir des moyens humains à la hauteur. Nous avons obtenu une augmentation de 40 équivalents temps plein (ETP) pour l'Office français de la biodiversité (OFB) et les parcs nationaux. Nous recensons aujourd'hui 24 % d'aires protégées, un chiffre qui doit être amélioré pour atteindre notre objectif – je crois qu'il est à notre portée. De la même manière, pour les sites plus exceptionnels encore, on compte 2 % de zones de protection forte. Même s'il s'agit d'un travail de dentelle sur le territoire, nous pouvons réussir à augmenter cette proportion.

Sur le bilan carbone du code minier, l'étude d'impact ne sera pas refaite avant la transmission du texte au Sénat. Je tenterai de vous apporter des réponses plus précises. Il est toutefois certain que nous avons besoin de réformer le code minier, qui n'est absolument pas adapté.

La portée juridique de l'article 62 est assez faible dans la mesure où la taxe sur les engrais azotés minéraux n'est pas définie dans la loi, mais relève d'un objectif. Cette mesure a beaucoup fait réagir : nous souhaitons aider les agriculteurs à atteindre l'objectif européen de baisse d'émission des engrais azotés minéraux. Nous proposons une démarche d'accompagnement, mais si nous ne parvenons pas à atteindre l'objectif, nous mettrons en place cette taxe. La technique d'une taxe éphémère incitative avait d'ailleurs fonctionné s'agissant des hydrofluorocarbures (gaz HFC).

Monsieur Tabarot, s'agissant des ZFE-m et des échéances inscrites dans le texte de loi, vous avez raison de souligner que nous voulions que les collectivités forgent elles-mêmes leurs outils selon la spécificité de leurs territoires. L'interdiction des vignettes Crit'Air 3 en 2025 concernerait celles qui dépasseraient régulièrement le seuil de pollution. Les autres pourront s'adapter en fonction de leurs besoins. Nous travaillons avec le ministère de l'Intérieur à mettre en place le plus rapidement possible des contrôles automatisés, après une phase de contrôles humains par vidéo-verbalisation. Il est évident qu'il faut sanctionner, mais il faut de la pédagogie pour faire comprendre la mesure.

S'agissant de la décarbonation des poids lourds pour 2040, il ne s'agit pas de mettre en place une écotaxe. Ce texte donne la possibilité aux régions qui le souhaitent – certaines l'ont demandé – de mettre en place une contribution forfaitaire qui prendrait la forme d'une vignette, le but étant qu'elles puissent financer leurs infrastructures. À ce titre, le cadre sera harmonisé avec la loi 4D, actuellement en cours de finalisation.

Nous avons confié à Anne-Marie Idrac une mission sur les nouvelles organisations logistiques, notamment du fait de l'explosion du e-commerce. Il faut se demander comment notre économie va se réorganiser, tout en préservant les

commerces de centre-ville, en prenant en compte les flux logistiques et les nuisances diverses induites par le commerce en ligne.

Enfin, permettez-moi de vous dire que je déteste le terme « écologie punitive » : ceux qui sont punis sont souvent les plus en difficulté et ceux qui emploient ce terme sont souvent ceux qui veulent que rien ne bouge. Je crois, bien au contraire, que l'écologie apportera de l'espoir et des perspectives.

Soyons clairs, cette loi ne permettra pas à elle seule d'atteindre les objectifs. Il est toutefois difficile de chiffrer un certain nombre d'éléments tels que l'éducation à l'environnement – elle peut changer beaucoup de choses –, la régulation de la publicité, les dispositions relatives à la consommation ou à l'affichage environnemental.

De même, nous observons des effets d'accélération qu'il est compliqué de mesurer, par exemple dans le secteur automobile, où la vente de véhicules électriques est considérable. Cette accélération implique que nous revoyions les évaluations *a posteriori*.

Si nous voulons que ce texte atteigne son objectif, nous devons être très volontaristes dans la mise en œuvre. Appliquons déjà le texte avant de le juger insuffisant : mettons par exemple en œuvre les ZFE-m. Nous voulons rénover 1,8 million de passoires pour 2028. Faisons ce travail avec les entrepreneurs. Nous devons être humbles, exigeants, mais pragmatiques.

**M. Joël Bigot.** – Il y a consensus sur la nécessité d'accélérer la transition, mais, dans ce texte, j'ai observé un certain nombre de trous dans la raquette.

Il demeure ainsi timide sur la régulation de la publicité, au contraire de certains de nos voisins européens. Le Conseil d'État juge ainsi « inopérant » l'article 4 portant sur l'interdiction de la publicité pour les énergies fossiles. Quels biens et services seront concernés par cette interdiction ?

S'agissant de l'économie circulaire, il est important de revenir sur le décret d'application de la loi AGECE relatif à l'accès au fonds de réemploi, pour mieux en définir le périmètre, tout en le réservant aux structures de l'économie sociale et solidaire (ESS).

**M. Stéphane Demilly.** – Je parlerai spécifiquement de l'article 36 sur le transport aérien. Si j'en comprends le fonds, je m'interroge néanmoins sur sa forme.

Premièrement, rappelons qu'une seule centrale à charbon en Allemagne pollue plus que tout le trafic aérien français national et international. Or il y a 80 centrales à charbons en Allemagne. Cette décision n'est-elle pas de l'ordre du cosmétique et du symbolique ?

Deuxièmement, ne craignez-vous pas de poursuivre l'« avion-bashing » en culpabilisant implicitement tous les usagers de l'aviation, ainsi que l'ont fait récemment certains élus régionaux ?

Troisièmement, n'aurait-il pas été plus judicieux d'inciter à prendre un autre moyen de transport plutôt que d'obliger à le choisir par défaut ? On interdit

l'avion et l'on décide que ce sera le train. N'est-ce pas là une méthode quelque peu directive ?

Quatrièmement, quel est le fondement juridique de cette décision de monopolisation autoritaire des modes de transport sur certains trajets ? De quel droit peut-on interdire tel ou tel vol ? Je ne fais pas la même lecture que vous de l'article 20 du règlement 1008/2008 du Parlement européen, qui fonde l'interdiction dans le projet de loi. Si cette décision a été concertée avec les opérateurs, quelles sont les compensations envisagées pour les compagnies affectées par ces restrictions ? Y a-t-il une contrepartie financière à ce cartel organisé ?

Cinquièmement, au moment où le secteur aérien traverse une grave crise qui a de terribles conséquences sur l'emploi, ne pensez-vous pas que le calendrier de ces restrictions est peu judicieux ?

**M. Hervé Gillé.** – Madame la ministre, s'agissant du cadre général, français, européen et international dans lequel s'inscrit ce projet loi, comment ce projet retranscrit-il les objectifs de l'Agenda 2030 ? On souffre, en France, d'un manque de méthodologie d'évaluation des politiques publiques. Pour convaincre, il faut évaluer et ce projet de loi doit inclure un cadre global décliné par objectifs. Comment souhaiteriez-vous le décliner dans une approche de subsidiarité et impliquer l'ensemble des parties prenantes ?

Donner des objectifs à atteindre, en rendre compte et les partager n'est aucunement punitif. C'est une forme d'acceptabilité dans l'engagement de chacun. Comment imaginez-vous ce cadre d'évaluation et sa déclinaison ?

La reconquête d'une partie de notre autonomie alimentaire ne semble pas clairement abordée dans le titre V. Comment justifiez-vous cette absence ? Les engagements gouvernementaux en la matière vous semblent-ils suffisants ?

**M. Jean-Pierre Corbisez.** – La France est, derrière la Belgique, le deuxième producteur de polystyrène en Europe. La moitié de ce polystyrène est produite dans mon département du Pas-de-Calais, dans une usine qui met en place une filière de recyclage.

L'interdiction des emballages en polystyrène contraindrait les industriels à se reporter sur d'autres emballages en matière plastique comme le PET. Or l'Agence de la transition écologique a démontré que cela engendrerait 50 % d'émissions équivalent carbone supplémentaires. L'interdiction du polystyrène au profit d'autres résines ne contrarie-t-elle pas les objectifs ambitieux de diminution des émissions de gaz à effet de serre ?

Le polystyrène de protection des produits électroménagers pourrait être remplacé par du carton recyclé alvéolé. Le département que je représente a sur son territoire le premier port de pêche français, Boulogne-sur-Mer. Les pêcheurs utilisent beaucoup les emballages alimentaires en polystyrène ; des dérogations sont-elles envisageables s'il leur est impossible de le remplacer par d'autres emballages ?

Par ailleurs, la production hydroélectrique des moulins est déjà reconnue dans la carte de Cassini, qui date du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme un droit séculaire. La jurisprudence du Conseil d'État reconnaît le caractère quasi perpétuel de ce droit à produire de l'énergie. Me confirmez-vous que ce texte va l'interdire, alors que tous les recours de propriétaires de moulins ont prospéré ?

**Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques.** – Comment s'articule l'article 1<sup>er</sup> sur l'affichage environnemental avec les possibles évolutions de la législation européenne sur ce sujet ?

L'article 11 prévoit que les commerces de détail de plus de 400 mètres carrés consacrent à la vente en vrac au moins 20 % de leur surface ou un « dispositif d'effet équivalent ». Que recouvre cette expression ? Que répondez-vous aux alertes sur la sécurité sanitaire, et au pouvoir d'exclusion dont pourraient hériter certains producteurs sur le fondement du critère du nombre de références ? Les producteurs de fruits et légumes craignent de faire les frais de ce dispositif.

Quels objectifs qualitatifs sont associés à l'article 56, qui porte sur les aires protégées ? Je ne vois dans le texte que des engagements quantitatifs, mais aucune définition de la protection. Quelle place auront les acteurs locaux dans la définition de ces espaces ?

La France assumera, au premier trimestre 2022, la présidence tournante de l'Union européenne. Porterez-vous au niveau européen une définition ambitieuse des aires protégées ?

**M. Arnaud de Belenet, rapporteur pour avis de la commission des lois.** – Ne serait-il pas plus cohérent de regrouper dans un seul texte le transfert de compétences aux régions et la possibilité pour celles-ci de créer des contributions spécifiques assises sur le transport routier de marchandises ? Il est problématique d'organiser une compétence avant de la transférer : un mécanisme similaire prévu pour la communauté européenne d'Alsace a fait l'objet d'une habilitation dont les ordonnances, dix-huit mois après, n'ont toujours pas été prises.

Après l'avis du Conseil d'État sur les dispositions pénales du texte inscrites dans le titre VI, êtes-vous disposée à les sécuriser avec le concours du Sénat ?

En matière de commande publique, le respect du principe d'égalité d'accès ne mérite-t-il pas un renforcement des clauses sociales et environnementales ?

Tenez-vous vraiment au mot d'artificialisation, ainsi qu'au terme d'écocide ? Ce dernier semble braquer, pour des raisons opposées, les associations de protection de l'environnement et celles qui représentent les entreprises.

**M. Michel Laugier, rapporteur pour avis de la commission de la culture.** – Pensez-vous que les objectifs de la lutte contre le changement climatique et de la protection du patrimoine s'opposent, ou peut-on les articuler ?

Comment faire vivre nos commerces, entreprises, médias en réglementant à l'excès la publicité ? Le texte donne beaucoup de pouvoirs aux maires, mais il faudrait aussi parler de moyens.

**Mme Nicole Bonnefoy.** – Je suis co-rapporteuse avec Rémy Pointereau d'une mission d'information sur le transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, dont les conclusions seront bientôt publiées.

Je suis très préoccupée par les nuisances générées par le transport routier de marchandises, en particulier à proximité des routes nationales et départementales très peu adaptées au trafic de poids lourds. Il faudrait obliger les camions à emprunter les autoroutes lorsque c'est possible : on m'oppose souvent le principe de liberté de circulation, mais il est déjà limité dans les zones à faibles émissions. Ne pouvons-nous imaginer des restrictions de circulation sur ces points bien identifiés ? Nos concitoyens en zone rurale ne peuvent plus rester en marge des avancées du droit de l'environnement.

Les livraisons de colis aux particuliers connaissent un essor important depuis dix ans, accentué par la crise sanitaire : le commerce en ligne a crû de 37 % entre 2019 et 2020. Nous ne méconnaissons pas le rôle social important de l'e-commerce, qui a permis à de nombreux Français de continuer à se nourrir, à s'équiper et à travailler pendant la crise. Mais ne peut-on réduire l'impact environnemental de ces livraisons qui alimentent la congestion en ville ? Ainsi, la mention « livraison gratuite » sur les sites de vente en ligne dévalorise l'acte de transport. Seriez-vous favorable à l'interdiction d'une telle mention, afin de responsabiliser et de mieux informer le consommateur ?

**M. Rémy Pointereau.** – Le développement du fret fluvial et ferroviaire et du transport combiné est une condition essentielle de la décarbonation du transport de marchandises. Alors que le projet de loi « Climat et Résilience » n'aborde pas cet enjeu, il convient que le Gouvernement montre l'exemple et donne des signaux de soutien clairs à ces modes massifiés. Parmi les leviers qui sont à notre disposition, notre mission d'information a notamment identifié celui de la commande publique. L'article 36 de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a mis en place une telle préférence pour les modes massifiés. Disposez-vous d'informations sur les résultats de cette mesure, notamment sur la part des marchés publics impliquant une prestation de transport de marchandises qui ont recours aux modes massifiés ? Ne serait-il pas pertinent de renforcer ce critère pour les marchés publics, en particulier pour les marchés publics de travaux, qui impliquent le transport de volumes conséquents ?

Le Gouvernement affiche une volonté de développement des motorisations électriques, qui nécessite des investissements importants dans le réseau de recharge des véhicules. C'est l'objet du plan « 100 000 bornes » annoncé par le Gouvernement en octobre dernier, qui vise le déploiement de 100 000 bornes de recharge d'ici à la fin de l'année. Six mois après, quel est l'état d'avancement de ce plan ? Le transport de marchandises est contraint par des besoins particuliers en matière de recharge, qu'il s'agisse de la livraison urbaine ou des trajets de longue distance. Comment assurez-vous la cohérence du

déploiement de ce réseau de recharge avec les besoins des acteurs du transport de marchandises ? Ne pensez-vous pas nécessaire de décliner un plan spécifique de réseau de recharge pour le transport de marchandises ?

Concernant la transition énergétique, je m'inquiète de la manière dont les familles modestes pourront à la fois assumer le changement de leur chaudière à l'horizon 2030, de leur voiture diesel ou thermique, tout en finançant l'isolation thermique ou la rénovation de leur maison. Seront-elles soutenues financièrement ? Comment feront-elles ?

**Mme Barbara Pompili, ministre.** – Monsieur Bigot, vous estimez que les mesures en matière de publicité sont timides ; monsieur Laugier, vous les trouvez excessives. C'est caractéristique des réactions à un grand nombre d'articles de cette loi : il y a un équilibre à trouver. Dans ce texte, l'outil publicité a été rendu plus exigeant, en définissant le *greenwashing* ou en bon français, éco-blanchiment comme une pratique commerciale trompeuse, en mettant en place des obligations d'engagement des filières et des médias. Les résultats obtenus sont significatifs : l'agroalimentaire s'est ainsi engagé à ne plus faire de publicité dans les programmes pour enfants, objet de nombreux débats parlementaires depuis de nombreuses années. Il a suffi d'envisager une interdiction pour faire réagir le secteur.

Nous avons aussi mis en place un encadrement de ces engagements, impliquant notamment le Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA). Faut-il aller plus loin ? À vous de placer le curseur.

Vous avez évoqué, monsieur Bigot, l'ouverture à l'économie sociale et solidaire du fonds de réemploi créé par la loi AGECS. La loi AGECS manquait de clarté sur ce point, mais les décrets d'application lèveront toute ambiguïté : le fonds sera bien ouvert à l'ESS.

Monsieur Demilly, vous venez d'Albert, ce qui explique sans doute votre sensibilité à la problématique du transport aérien. Vous jugez symbolique son poids dans les émissions de gaz à effet de serre ; il est vrai que sa part est limitée, mais il ne me semble pas pertinent de le comparer au charbon. Notre action en la matière a une visée culturelle : elle consiste à inciter le citoyen à réfléchir au mode de déplacement le plus adapté au regard des enjeux climatiques. Il paraît tomber sous le sens de prendre de préférence le train lorsque le temps de trajet est équivalent à celui de l'avion. C'est l'esprit de la mesure des deux heures trente.

Je ne suis pas favorable à l'« avion-bashing » : nous ne pourrions nous en passer sur les longues distances. La France a, en parallèle, mis en place un plan de soutien important au secteur de l'aviation, notamment pour travailler sur un avion moins émetteur, grâce aux biocarburants et à l'avion à hydrogène qui, inimaginable il y a peu, est en train de se concrétiser.

Plutôt que d'obliger à choisir un moyen de transport, il faut d'abord favoriser l'intermodalité. Au Conseil national de l'air auquel j'assistais aujourd'hui, la possibilité a été évoquée de mettre en place des billets uniques permettant de voyager avec plusieurs modes de transport différents, pour des trajets longs comme Marseille-New York. L'utilisateur se verrait ainsi proposer un

voyage Marseille-Lyon en train, et de là un avion vers New York. Il faudra également penser au transfert de bagages, aux personnes qui ont des difficultés à se déplacer. Cela diminuerait de manière rationnelle les émissions du CO<sub>2</sub> dans les transports. Il faut que ces solutions soient pratiques et pas trop onéreuses. Concernant les fondements juridiques à l'interdiction de certaines lignes intérieures, je répondrai de manière plus précise par écrit. Quant au calendrier, nous avons essayé de procéder de manière aussi progressive que possible.

Monsieur Gillé, vous avez raison : on ne peut avancer qu'en évaluant ce que nous faisons. L'un des apports de l'Assemblée nationale a été la création par amendement d'un titre VII consacré à l'évaluation. C'est une bonne base de travail, et je suis prête à envisager avec vous les moyens d'amélioration de ce titre.

Au-delà de ce texte, l'autonomie alimentaire passe aussi par le plan protéines, par les mesures sur la restauration collective. Les débats passionnés sur les menus végétariens ne sont pas l'approche la plus appropriée. Ainsi, les cantines utilisent beaucoup trop de viande importée ; proposer davantage de menus végétariens et, en parallèle, promouvoir une viande labellisée et venue des terroirs français sécurise nos producteurs grâce à la commande publique et renforce l'autonomie alimentaire, en améliorant au passage notre alimentation.

Je citerai aussi notre action dans le cadre de la réforme de la politique agricole commune (PAC). Faire entrer les impératifs de l'Accord de Paris dans les négociations internationales nous conduit enfin à réfléchir à notre autonomie alimentaire. Les échanges internationaux sont une bonne chose s'ils nous apportent ce dont nous avons besoin, mais quand nous le pouvons, il faut produire chez nous : c'est meilleur pour la planète, et pour notre sécurité alimentaire, comme nous le voyons en ces temps de crise.

Monsieur Corbisez, en effet, les pêcheurs utilisent beaucoup le polystyrène. Si l'interdiction était conservée par le Parlement, des dérogations pourraient être envisagées.

Existe-t-il vraiment un droit perpétuel des moulins à produire de l'électricité ? Le monde dans lequel ce droit a été institué n'était pas le nôtre. J'aime beaucoup les moulins, mais ils ne suffiront pas à satisfaire nos besoins en électricité. L'émotion ne doit pas l'emporter sur la rationalité.

Madame Loisier, l'affichage environnemental fait en effet l'objet d'une réflexion au niveau européen, dans le cadre du programme sur l'empreinte environnementale des produits (PEF). Cette réflexion accuse un certain retard : c'est pourquoi nous souhaitons avancer sans attendre au niveau national, tout en allant dans la même direction que l'Europe.

Le « dispositif d'effet équivalent » au vrac peut être exprimé, dit le texte, « en nombre de références ou en proportion du chiffre d'affaires ». L'idée est de laisser une marge de manœuvre, pour limiter les difficultés d'application. Les recherches sur les emballages adaptés progressent. Des emballages de substitution au plastique pour les fraises ont été mis au point, mais pour le moment, ils ne sont pas transparents. Les solutions arrivent.

Concernant les aires protégées, le cahier des charges comprend déjà des critères qualitatifs, notamment sur le paysage. Ainsi le parc national des forêts, qui ouvrira prochainement, est le premier parc en plaine, ce qui implique des critères différents de ceux des parcs de montagne.

On ne peut faire les choses correctement qu'à travers une vraie concertation entre les acteurs. Aussi compétents que soient mes services, ils ne peuvent décider seuls. La mise en place des aires protégées est toujours précédée d'une phase de concertation qui permet de définir les objectifs qualitatifs.

**Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis.** – Qu'en est-il de la définition d'une aire protégée ?

**Mme Barbara Pompili, ministre.** – Nous voulons une définition aussi ambitieuse que possible au niveau international, notamment dans la perspective de la COP15 « Biodiversité » en Chine, qui tiendrait également compte des activités traditionnelles comme la pêche en Polynésie.

Monsieur de Belenet, entre le transfert de compétences prévu dans le projet de loi 4D et les réglementations relatives aux poids lourds mises en place par les régions, l'essentiel est la cohérence de l'action gouvernementale, peu importe le texte qui accueille ces dispositions. C'est une mesure de liberté pour les collectivités, une liberté à laquelle je suis particulièrement attachée.

Concernant les ordonnances relatives au transfert de compétences à la collectivité européenne d'Alsace, je vous apporterai une réponse ultérieurement.

Concernant la sécurisation des dispositions pénales comme pour les clauses environnementales dans la commande publique, je suis à l'écoute des propositions du Sénat.

L'Assemblée nationale a préféré à la notion d'artificialisation celle de consommation d'espace, mieux connue des collectivités. Cependant, les deux notions ne se recouvrent pas entièrement.

Le terme d'écocide recouvre à la fois un délit et un crime. En tant que crime, il ne peut être envisagé qu'au niveau international, pour des actes comme le fait de laisser brûler la forêt amazonienne. Au niveau national, je tiens au délit d'écocide : souiller, par des pollutions, un cours d'eau pour des années, tuer des écosystèmes, c'est bien une forme d'écocide. Il n'y a pas de petites atteintes à la biodiversité, car c'est par leur accumulation que nous en sommes arrivés là. Le processus d'artificialisation suit la même logique : il arrive que des maires viennent me voir pour défendre un lotissement, au prétexte qu'il ne s'agit que de quelques maisons ; mais, à force de laisser faire, nous ne maîtrisons plus le phénomène.

Monsieur Laugier, lutte contre le dérèglement climatique et défense du patrimoine sont compatibles. Concernant les pouvoirs donnés aux maires, nous leur laissons la possibilité, qui existait déjà, d'établir des règles en matière de publicité, en donnant également pouvoir aux EPCI de le faire de manière déléguée. C'est un acte de confiance. Un maire est plus à même de savoir ce qui est bon pour sa commune qu'un représentant de l'État. Dans une petite

collectivité près de Lyon, avec un cœur de village excentré et une importante zone commerciale, la maire a réussi à faire disparaître la publicité dans le village et, dans la zone commerciale, obtenu une harmonisation des affichages et du graphisme. Le résultat, dont j'ai pu me rendre compte, était très convaincant.

Avec l'autorisation donnée aux maires de réglementer les vitrines des commerçants, on a dit que les maires allaient tuer le commerce. Mais je ne connais pas un seul maire qui ait de telles intentions ! D'autres estimaient au contraire qu'ils seraient livrés aux pressions de leurs commerçants. Le maire est l'élu le plus proche des habitants ; il saura trouver un équilibre. Laissons les maires et présidents d'EPCI agir comme ils le souhaitent.

Madame Bonnefoy, la restriction complète du trafic de poids lourds serait impossible : la jurisprudence du Conseil d'État est constante sur ce point. La présence d'une autoroute à proximité n'est pas un fondement suffisant pour interdire la circulation. Le rôle des services de l'État est de s'assurer du respect des réglementations, de contrôler le temps de conduite et de repos, de sécuriser le réseau routier national.

Le projet de loi prévoit une habilitation à légiférer par ordonnances pour la mise en place par les régions qui le souhaitent de la contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises. Cette contribution assurera la prise en compte des coûts liés à l'utilisation des infrastructures, mais aussi des nuisances, et le financer de la lutte contre celles-ci.

Il y a plusieurs manières de lutter contre l'impact environnemental des livraisons. La mission confiée à Anne-Marie Idrac permettra de faire émerger un certain nombre de propositions. Nous avons mis en place une prime à la conversion pour l'achat de vélos cargo. Ce mode de transport, qui résout nombre de problèmes, va devenir de moins en moins anecdotique. Nous améliorons aussi la prime à la conversion pour les véhicules électriques.

L'interdiction des livraisons gratuites est une proposition intéressante. Certes, selon un certain nombre d'études, ce n'est pas cette pratique qui est à l'origine des émissions de gaz à effet de serre les plus importantes. Mais nous pouvons y réfléchir.

Monsieur Pointereau, faire du recours à des modes massifiés un critère d'attribution des marchés publics est une idée intéressante, même si cela ne relève sans doute pas du domaine de la loi.

Je vous rejoins totalement sur l'importance des bornes électriques dans le développement de la mobilité électrique. Aujourd'hui, les freins à l'achat de véhicules électriques sont liés non plus aux coûts, car il existe plusieurs outils incitatifs, mais à la problématique des bornes. Nous avons lancé un plan à cet égard, notamment sur les gros réseaux. Mais nous avons besoin de mailler plus finement le territoire. À ce stade, près de 40 000 bornes sont d'ores et déjà installées, et 40 % des aires d'autoroutes seront équipées dès cet été de bornes rapides. Je suis en train de travailler pour qu'il puisse y avoir une cartographie. Il faut aussi un dispositif spécifique pour le transport de marchandises. Nous avons

déjà des bornes de recharge plus puissantes, pour répondre à des personnes qui se retrouveraient en panne.

Je ne vous suis pas lorsque vous affirmez que ce serait la « triple peine » pour les familles modestes. C'est même l'inverse. Comme je l'ai indiqué, toute mesure est accompagnée. Ceux qui veulent changer leur chaudière ont droit à des aides. Pour une famille modeste, acheter une chaudière très performante en termes écologiques et énergétiques coûte moins cher que de racheter une chaudière au fioul. De toute manière, nous n'imposons pas aux ménages de changer leur chaudière tout de suite. Ils les changeront quand elles seront trop vieilles.

Il en va de même s'agissant des voitures diesel. D'ailleurs, les voitures concernées ne rouleront plus en 2030. Et ceux qui achèteront une voiture neuve pour se conformer aux règles applicables dans les zones à faible émission bénéficieront d'aides pouvant aller jusqu'à 14 000 euros. Même pour une voiture d'occasion, les aides peuvent aller jusqu'à 7 000 euros. Le projet de loi prévoit également des adaptations pour les familles nombreuses, car personne ne doit être sans solution.

L'accompagnateur Rénov' permettra de mobiliser toutes les aides possibles pour la rénovation thermique des logements. Ma Prime Rénov' a très bien marché l'an dernier, et nous avons encore plus de demandes depuis le début de l'année. Il suffira désormais de passer un coup de téléphone, et un professionnel viendra à domicile pour examiner les rénovations à effectuer, en estimer le coût et informer les personnes des aides dont elles peuvent bénéficier, voire leur indiquer quels sont les artisans les plus compétents pour ces travaux. Le reste à charge, s'il y en a un, pourra être financé par le « prêt avance mutation », qui sera garanti par l'État.

Nous avons donc beaucoup d'outils pour permettre aux familles les plus modestes de participer à la transition écologique. Personne ne doit se sentir laissé sur le bord du chemin, ce que les « gilets jaunes » avaient pu ressentir. Dès lors que nous vivons tous sur la même planète, nous sommes tous sur le même bateau ; chacun doit pouvoir y embarquer. C'est à la fois juste et plus efficace d'un point de vue purement écologique.

**M. Jean-Michel Houllégatte.** – Il sera important d'examiner la portée juridique du dispositif sur les moulins d'ici au mois de juin. Les moulins sont dits « fondés en titre » et leur droit à l'eau est imprescriptible si son existence est avérée avant 1789. Les cartes de Cassini, qui datent du XVIII<sup>e</sup> siècle, sont une preuve de l'existence de ces moulins avant 1789.

L'article 22 vise à favoriser les énergies renouvelables. La situation actuelle n'est pas satisfaisante. On constate à la fois un manque d'ambition et un déséquilibre entre les territoires. Il y a nécessité d'une planification nationale, mais évidemment, décentralisation oblige, en concertation avec les régions.

Qui sera chargé de l'inventaire des potentiels régionaux ? Selon quelle méthodologie ?

Quels seront la composition, les moyens et le périmètre d'action du comité régional de l'énergie, qui pourra rendre des avis sur tous les sujets relatifs à l'énergie ayant des conséquences sur la région ?

Nous allons débattre de l'interdiction de publicité sur les énergies fossiles. Que pensez-vous de Total et de la situation en Birmanie ?

**M. Pierre Médevielle.** - La loi Littoral empêche d'exploiter certains terrains pour le déploiement de centrales photovoltaïques. Plusieurs projets sont ainsi bloqués alors qu'il s'agit de terrains dégradés, de parcelles en friche ou d'anciens sites industriels parfois pollués qui pourraient bénéficier de dérogations, comme cela existe pour l'éolien. Des territoires, notamment insulaires, qui ont peu d'espace auraient besoin d'un pragmatisme accru des services de l'État, afin d'accompagner l'implantation de projets permettant la production d'énergies renouvelables. Quelle est votre position face à ces irritants de la loi Littoral ?

Quelles sont les ambitions du projet de loi en matière de développement de nouvelles capacités de production d'énergie photovoltaïque ?

**M. Bruno Rojouan.** - Le projet de loi fixe comme objectif l'absence de toute artificialisation des sols. Dans mon département, l'Allier, qui perd de la population, les maires des petites communes se demandent s'ils vont devoir arrêter d'accorder des permis de construire. Ne pourrait-on pas adapter ce blocage de l'artificialisation en fonction de la vitalité des territoires ? Quelle réponse pouvez-vous apporter à ces maires de petites communes dans des territoires défavorisés ?

**Mme Denise Saint-Pé.** - Je m'interroge sur les effets de long terme du projet de loi sur le transport aérien. Si je souscris à l'objectif de limiter les vols intérieurs, j'ai des inquiétudes pour des territoires éloignés de Paris, comme le mien. Et le signal envoyé à Air France est préoccupant : cela pourrait l'inciter à délaisser ces petites lignes intérieures déjà peu rentables. L'entreprise a pourtant été considérablement aidée par l'État, donc par le contribuable, pour surmonter la crise sanitaire, qui a durablement éprouvé le secteur. Sa participation à l'aménagement du territoire ne doit donc pas être remise en cause. Le Gouvernement fera-t-il pression pour que l'opérateur continue d'assurer ses vols ?

**Mme Angèle Prévile.** - Je me réjouis que la sensibilisation à la préservation de l'environnement devienne une mission de l'éducation. Mais les professeurs, qui sont très inventifs, le font déjà ; je l'ai moi-même fait en tant qu'enseignante. Il faut, me semble-t-il, aller plus loin : puisque l'intitulé du projet de loi contient le mot « résilience », donnons aux élèves, qui ont grandi dans la société du jetable, les moyens d'être résilients par eux-mêmes. J'avais fait inscrire dans un texte sur l'école la nécessité de favoriser l'éducation manuelle : si les enfants avaient appris à coudre, ils auraient pu faire des masques pendant la pandémie. Nous devons amener les enfants à s'interroger sur la société de consommation.

La production de textile a augmenté de 40 % au cours des quinze dernières années. Or le secteur émet beaucoup de gaz à effet de serre (GES), en raison, notamment, de l'utilisation de fibres plastiques, qui sont source de pollution durable. Ne pourrait-on pas inscrire sur l'affichage environnemental que les vêtements qui contiennent des fibres plastiques libèrent des microfibres plastiques dans l'environnement ? Nos concitoyens, qui connaissent les effets de la pollution plastique y seraient très attentifs, et cela pourrait faire évoluer les entreprises du textile dans les choix des matières utilisées.

Pensez-vous qu'il faudrait créer un observatoire de la protection des sols ?

Quel est votre sentiment s'agissant de la reconnaissance des territoires en libre évolution ? Des acteurs privés commencent à s'engager dans ce type de projets. De tels territoires ont un apport très important sur la biodiversité globale.

Pourquoi ne pas préciser sur chaque article du projet de loi à quels objectifs de développement durable il permet de répondre ? Une telle mesure, qui ne serait pas seulement symbolique, permettrait de montrer que le texte répond à des objectifs auxquels la France a souscrit.

**M. Jacques Fernique.** – L'article 32 permet aux régions volontaires d'obtenir que le Gouvernement légifère par ordonnance pour mettre en place une contribution sur le transport routier de marchandises. L'Alsace a déjà franchi une telle étape dès 2005, avec « l'amendement Bur ». Mais si l'article 32 est présenté comme une extension de la disposition spécifique de la collectivité européenne d'Alsace, cela me pose problème.

En Alsace, nous connaissons les effets de bord depuis quinze ans.

Je souhaite aussi aborder la question de l'assiette. Il ne faudrait pas toucher les petits trajets pour lesquels un transfert modal n'est pas envisageable. En revanche, le dispositif doit concerner les trajets transitant sur des distances pour lesquels le fret ferroviaire est pertinent. Ne faut-il pas travailler sur une taxe kilométrique fortement progressive, donc quasi indolore pour les transporteurs locaux ? Un tel dispositif ne nécessite-t-il pas alors une échelle plus large que la région ?

L'acceptabilité de la contribution sera problématique si les capacités d'investissement des transporteurs qui doivent verdir leur flotte sont mises en péril. Il faut assurer la répercussion du coût sur les chargeurs.

En Alsace, nous avons vu pendant dix ans les gouvernements successifs ne pas prendre les ordonnances promises. Les régions volontaires ont besoin d'une boîte à outils opérationnels.

**M. Guillaume Chevrollier.** – Pour aller vers une économie décarbonée et accompagner les changements dans une approche de développement durable, il faut une stratégie politique forte et cohérente sur le long terme. Or ce n'est pas toujours le cas. L'inflation législative amène des incohérences, par exemple sur le *mix* énergétique et la place du nucléaire.

La loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages a été créée un nouvel instrument juridique : l'obligation réelle environnementale (ORE). Cet outil est utilisé avec succès dans des pays anglo-saxons. En France, on n'avance pas suffisamment sur le sujet. Quelles sont les intentions du Gouvernement à cet égard ?

La gestion des ressources en eau est un point important du projet de loi. Au sein de notre commission, nous avons travaillé sur la continuité écologique, et nous avons émis un certain nombre de propositions. Je vous rejoins sur la nécessité de trouver une rédaction pragmatique permettant d'apaiser et de concilier les différents usages dans les territoires.

Par ailleurs, le « zéro artificialisation nette » est un beau slogan, mais sa mise en œuvre est complexe. Sur le terrain, notamment dans les zones rurales, les élus mais également les chefs d'entreprise sont inquiets. En tant que membres de la commission de l'aménagement du territoire, nous souhaitons que des entreprises implantées sur les territoires puissent s'étendre. Comme vous prônez l'écologie pragmatique, j'espère que vous saurez faire preuve de bon sens en la matière.

**Mme Martine Filleul.** – Je m'interroge aussi sur l'arrêt de l'artificialisation des sols, dont l'application est effectivement complexe. Les réponses qui sont mises en avant dans le projet de loi relèvent des compétences des collectivités territoriales en matière d'urbanisme. Allez-vous fixer des objectifs à chacune de ces collectivités en fonction de leur densité et de leur caractère vertueux au cours des dernières années ?

À qui impute-t-on les consommations foncières des grands projets, comme le canal Seine-Nord Europe (CSNE) ? Pour l'heure, la répartition des efforts est renvoyée à un futur décret en Conseil d'État.

Vous voulez réduire la construction de parkings, mais avec des dérogations pour les centres commerciaux de moins de 10 000 mètres carrés. Et la question des entrepôts et des plateformes de commerce en ligne ne figure pas dans le texte ; pourtant, ce sont les mêmes nuisances que les parkings.

**Mme Nadège Havet.** – Plus de 11 % des publicités environnementales ne sont pas conformes. C'est le taux le plus élevé depuis dix ans.

Le *greenwashing* contribue à la perte de confiance entre les consommateurs et les entreprises. C'est un frein au déploiement de véritables éco-innovations. Il sème la confusion dans l'esprit du public sur la réalité des efforts à entreprendre et bloque la transition écologique. Nous savons que la sensibilité des Français sur les questions environnementales est toujours aussi élevée.

Le législateur a introduit de nouvelles mesures visant à durcir l'encadrement et la régulation de la publicité. Pensez-vous qu'il faille aller plus loin ou que les mesures adoptées sont suffisantes ?

**M. Olivier Jacquin.** – Il y a un certain nombre de creux ou de manques s'agissant des transports dans le projet de loi ; je pense notamment au vélo, au

fluvial et au transport ferroviaire. J'espère que nous pourrions améliorer le texte de ce point de vue.

M. Djebbari a indiqué que la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire serait présentée postérieurement à l'examen du texte. *Idem* pour le contrat de performance de SNCF Réseau, qui est en attente.

Envisagez-vous de créer un outil de programmation financière pour véritablement doter le projet de loi des moyens adaptés ? Ne faudrait-il pas instituer également un outil particulier de suivi de la transition écologique ?

J'interrogerai aussi M. Djebbari sur l'article relatif à la décarbonation des véhicules. Le modèle économique de notre industrie automobile est basé sur des voitures lourdes et plutôt coûteuses. Les dispositifs pour le faire évoluer vers un modèle basé sur des véhicules légers sont insuffisamment présents.

**Mme Barbara Pompili, ministre.** – Monsieur Houllegatte, sur les moulins, nous allons avoir des problèmes d'étiage. La situation risque d'être compliquée si nous sommes trop stricts. Mais j'entends vos remarques.

Vous avez évoqué les mesures que nous prenons pour atteindre nos objectifs en matière d'énergies renouvelables. La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) nous donne une trajectoire. Nous voulons mieux nous organiser pour que chaque objectif soit décliné région par région. L'idée est que le préfet établisse une cartographie des lieux favorables. Nous savons que la question des implantations d'éoliennes est sensible. La cartographie devra tenir compte d'un certain nombre d'éléments, comme le vent ou la présence de radars militaires. Quand nous disposerons de ces informations, nous pourrions travailler avec les élus, les collectivités territoriales et les acteurs locaux sur les mesures à prendre, sachant que les objectifs seront peut-être déjà atteints dans certains territoires. Nous établirons ensuite une classification, ce qui fera diminuer le sentiment selon lequel les éoliennes seraient implantées de manière anarchique.

Les comités régionaux de l'énergie pourront aborder tous les sujets qu'ils souhaiteront. Ils décideront de leur organisation.

Le Gouvernement a très clairement condamné le coup d'État en Birmanie. Nous considérons qu'il faut tarir toutes les possibilités de financement de cette junte militaire. J'ai demandé à Total de faire la transparence sur les flux financiers.

Monsieur Médevielle, je considère la loi Littoral comme une loi structurante. Elle a permis des avancées significatives dans la protection de notre littoral. Il ne faut y toucher que d'une main tremblante.

Planter des centrales photovoltaïques sur des espaces dégradés peut être une démarche pertinente. Cela est valorisé par des appels d'offres de l'État. La loi « Énergie-Climat » a prévu un article permettant la mise en place de tels projets dans le périmètre des plans de prévention des risques technologiques (PPRT).

Les communes littorales subissent une pression foncière très forte et une artificialisation plus importante que dans le reste du territoire français, alors

même que leur sensibilité paysagère mérite toute notre vigilance. Certaines sont aussi soumises à l'évolution du trait de côte. Du point de vue des chiffres, ces communes ne représentent pas un énorme potentiel en termes de potentiel de développement du photovoltaïque au sol. Une dérogation générale à la loi Littoral ne se justifie donc pas. Il n'est pas opportun d'y autoriser les ouvrages d'énergie solaire, qui sont consommateurs en espace foncier. Les sites d'anciennes installations de stockage de déchets sont majoritairement des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le choix d'y implanter des parcs photovoltaïques appelle à mon sens de sérieuses réserves.

Monsieur Rojouan, le « zéro artificialisation nette » est l'objectif à long terme, pour 2050. Le projet de loi prévoit un objectif intermédiaire : la réduction de moitié du rythme d'artificialisation. C'est une mesure pragmatique et de bon sens. Le rythme d'artificialisation est beaucoup trop élevé en France. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, il n'est pas lié à l'évolution de la population. Le Gouvernement prend nombre de mesures en faveur des territoires défavorisés. L'objectif d'une division par deux du rythme d'artificialisation figurera dans les documents d'urbanisme, en concertation avec la région. Le texte prévoit des délais et les modalités par lesquelles les différentes collectivités pourront tenir compte de l'objectif global. Les territoires qui auront fait des efforts pour réduire l'artificialisation ne devront pas être pénalisés. L'idée est de densifier, en réfléchissant à l'urbanisme. Nous avons une explosion des demandes sur le fonds « Friches ». La meilleure manière de réduire l'artificialisation est de faire en sorte que chaque collectivité réfléchisse aux nécessités de développement en fonction des territoires.

Madame Saint-Pé, nous avons tenu compte dans le texte du besoin de certains territoires de garder leur ligne, car c'est leur existence économique qui est en jeu. Nous serons vigilants pour éviter tout risque d'enclavement ; Jean-Baptiste Djebbari y a beaucoup travaillé. Encore une fois, nous ne stigmatisons pas le transport aérien ; nous souhaitons simplement en rationaliser l'utilisation.

Madame Prévile, il n'est pas possible de mentionner ainsi l'éducation manuelle dans le projet de loi, même si nous pourrions en réaffirmer l'importance au cours de nos débats. L'introduction de l'indice de réparabilité permettra aussi de faire évoluer les mentalités. Nous soutenons aussi les entreprises de l'économie sociale et solidaire qui offrent des services de réparation.

Votre question sur les plastiques dans le textile est très importante. Nous avons d'ailleurs réfléchi à des mesures d'information des consommateurs à propos des machines à laver. Les propositions sur ce que l'affichage environnemental devrait comporter ont été très nombreuses à l'Assemblée nationale ; la plupart étaient légitimes. Mais cette étiquette, qui sera sur le produit commercialisé, devra être identifiable en un coup d'œil. Il faut donc faire simple pour que l'acte d'achat soit facilité. Des critères seront pris en compte dans l'affichage environnemental ; les expérimentations en cours y contribueront.

Je l'avoue, je n'ai pas encore de religion sur les territoires en libre évolution. Je vois bien l'objectif. La démarche est intéressante. Mais je ne sais pas

encore quelles en sont les conséquences. Je vais réfléchir plus précisément sur la question.

Indiquer les objectifs de développement durable sur chaque article est une bonne idée. Il aurait fallu le faire dans l'exposé des motifs. Nous verrons si nous pouvons ajouter des éléments de communication lorsque nous présenterons la loi à nos concitoyens, après son adoption.

Monsieur Fernique, l'idée est que chaque collectivité instituant la contribution puisse en déterminer l'assiette, ainsi que l'affectation des ressources, même si l'État peut apporter des aides à la réflexion.

Monsieur Chevrollier, je ne vous suis pas sur « l'incohérence » du *mix* énergétique. Le PPE nous permet de nous projeter sur les années à venir en matière d'économies d'énergie ; je trouve que cela a une certaine cohérence. Nous réduisons la part du nucléaire à 50 % et nous augmentons celle des énergies renouvelables, car il est toujours dangereux de ne dépendre que d'un seul type d'énergie. Les choix que nous faisons sont cohérents.

Concernant les ORE, il s'agit d'un dispositif voté dans la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, dont vous savez combien elle m'est chère. Le Parlement a publié un rapport sur ce sujet. Les ORE sont un outil qui, s'il existe déjà, reste trop peu utilisé, car il n'est pas assez attractif ni incitatif. Je vous réponds donc : « à suivre », monsieur Chevrollier.

En ce qui concerne la gestion de la ressource en eau, les propositions que vous avez formulées sur la continuité écologique des cours d'eau m'intéressent beaucoup.

En matière de zéro artificialisation nette, pour les entreprises implantées qui voudraient s'étendre, nous regarderons de la manière la plus raisonnable possible comment ne pas utiliser d'espace quand il est possible de le faire. Nous devons procéder au cas par cas.

Madame Filleul, sur la consommation foncière des grands projets du type Canal Seine-Nord Europe (CSNE), vos questions sont tout à fait pertinentes et je vous enverrai des éléments précis par écrit. Peut-être auditionnerez-vous la ministre Emmanuelle Wargon ?

**M. Jean-François Longeot, président.** – La commission des affaires économiques a demandé à recevoir délégation au fond de la partie du texte qui concerne l'artificialisation des sols. Nous n'avons donc pas prévu de recevoir la ministre.

**Mme Barbara Pompili, ministre** – Des dérogations sont possibles pour les installations de bâtiments commerciaux, mais elles sont strictement encadrées. Les entrepôts ne sont pas soumis à l'autorisation d'exploitation commerciale, car ils ne reçoivent pas de public. En revanche, pour améliorer la planification de l'installation de ces surfaces, les députés ont décidé d'inscrire ce principe dans les schémas de cohérence territoriale (SCoT). Le dispositif prévu dans la loi s'appliquera à toutes les installations, quelles qu'elles soient. Anne-Marie Idrac doit nous envoyer un rapport sur ce sujet.

Madame Havet, l'Autorité de régulation professionnelle de la publicité (ARPP) travaille d'arrache-pied sur les publicités. Celles qui ne sont pas conformes sont retirées. Il serait effectivement possible de renforcer la réglementation de la publicité, mais des avancées importantes ont été accomplies à l'Assemblée nationale, dont la création d'un affichage environnemental qui sera répercuté sur les publicités. Le dispositif s'appliquera immédiatement aux publicités sur les voitures, en plus de l'obligation de faire figurer le taux de CO<sub>2</sub>. Il marquera beaucoup plus fortement l'esprit des acheteurs, car l'étiquette portera un élément visuel très parlant. Les publicités à la radio seront les seules à échapper à la mise en œuvre de ce dispositif pour des raisons techniques.

Il vous reviendra d'évaluer si les mesures décidées par les députés sont suffisantes.

Monsieur Jacquin, je laisserai M. Djebbari vous répondre sur la stratégie concernant le fret et le contrat de performance de SNCF Réseau.

Quant aux outils de programmation financière, certains, dont celui sur la rénovation des logements, sont sécurisés dans le temps. D'autres mesures relèveront des lois de finances à venir.

Nous travaillons aussi sur le budget vert et sur la prise en compte de l'enjeu environnemental dans la procédure budgétaire.

Pour votre information, le rapport de Mme Idrac que je mentionnais tout à l'heure sera rendu à la fin du mois de juin prochain.

Enfin, vous pourrez reparler de la décarbonation des véhicules avec M. Djebbari.

**M. Jean-François Longeot, président.** – Merci, madame la ministre, pour cette audition riche. Dans votre propos liminaire, vous avez dit qu'on ne transformait pas un pays dans la brutalité. C'est parfaitement vrai. Il faudra cependant que le Gouvernement sache se montrer audacieux. L'Allemagne, qui a été sommée par sa Cour constitutionnelle de revoir sa loi sur le climat, vise désormais la neutralité carbone à l'horizon de 2045 avec un objectif intermédiaire de réduction de 65 % des GES entre 1990 et 2030. Le Gouvernement français ne doit pas rester en retrait par rapport à cette annonce et se doit de faire preuve d'exemplarité et marquer son volontarisme à l'approche de la COP26 de Glasgow.

Je remercie les rapporteurs qui ont effectué un travail remarquable. Je vous remercie aussi Madame la ministre pour avoir pris le temps du dialogue.



Audition de M. Jean-Baptiste Djebbari,  
ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique,  
chargé des transports  
(Mercredi 12 mai 2021)

**M. Jean-François Longeot, président.** – Monsieur le ministre, nous sommes heureux de vous accueillir pour évoquer le titre III « Se déplacer » du projet de loi Climat et résilience. Nous avons déjà formulé quelques observations lors de l’audition de la ministre de la transition écologique la semaine dernière. Il s’agit d’un volet particulièrement stratégique.

D’une part, le secteur des transports est le premier secteur émetteur de CO2 en France. Il est responsable de 31 % des émissions de gaz à effet de serre. Au surplus, il fait figure de mauvais élève. D’après le Haut Conseil pour le climat (HCC), il est « le seul secteur en France dont les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté depuis les années 1990 ».

D’autre part, certaines des mesures envisagées auront des conséquences concrètes sur la vie de nos concitoyens et sur leur liberté de se déplacer. L’article 27 prévoit la mise en place de nouvelles zones à faibles émissions (ZFE) dans les agglomérations de plus 150 000 habitants et des restrictions de circulation importantes dans les ZFE créées par la loi d’orientation des mobilités (LOM). Cela entraînera une réorganisation de nos mobilités.

Le projet de loi prévoit aussi des mesures relatives au transport de marchandises, qui a souvent été un angle mort des politiques de mobilité. Les rapporteurs de la mission d’information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux, qui doit rendre ses conclusions la semaine prochaine, souhaiteront sans doute vous interroger.

J’aimerais vous entendre sur l’articulation entre le projet de loi et les différentes missions ou réflexions en cours sur les transports. Je pense, par exemple, aux travaux sur la stratégie pour le développement du fret ferroviaire, sur la transition énergétique du transport routier ou à la mission relative à la logistique urbaine durable. Ces travaux me semblent être en lien direct avec certaines des dispositions envisagées dans le texte. Est-il envisagé d’en remettre prochainement les conclusions pour nourrir l’examen du projet de loi au Sénat ?

Pourriez-vous revenir sur la portée concrète des mesures programmatiques ? Au vu de sa rédaction et des nombreuses conditions posées, on se demande dans quelle mesure l’article 35, relatif au prix du carbone sur le transport aérien, sera réellement applicable.

Pourriez-vous nous donner des détails sur la contribution régionale sur le transport de marchandises prévue à l’article 32 ? À ce stade, nous ne connaissons pas les tenants et les aboutissants de l’expérimentation du transfert des routes aux régions sur laquelle cette contribution serait basée, puisque cela relève du projet de loi 4D – différenciation, décentralisation, déconcentration et décomplexification –, qui n’a pas encore été déposé. Pourriez-vous nous aider à y

voir plus clair sur les contributions régionales, mais aussi départementales en cas de report de trafic auxquelles il est par ailleurs fait référence ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports.** – Le projet de loi s’inscrit dans la continuité de la politique du Gouvernement. Nous avons très largement soutenu le développement du mode ferroviaire, avec une enveloppe de 5 milliards d’euros dans le plan de relance. Depuis 2017, la part de véhicules électriques a quadruplé, le nombre de pistes cyclables sécurisées a augmenté de 30 % et les investissements dans les infrastructures de transports de 50 %.

Le secteur des transports est confronté à sa plus grave économique et à sa plus grande transformation technologique depuis cinquante ans. Quarante-deux propositions de la commission portent sur le titre III du projet de loi. Nous en avons repris vingt-sept dans le plan de relance, les textes budgétaires ou les dispositions réglementaires.

Selon la plupart des prévisionnistes, en 2030, 50 % des véhicules vendus sur le plan mondial seront des véhicules électriques à batterie. La transition sera extrêmement rapide. La France, ses industriels et ses constructeurs doivent y prendre leur part. Nous avons accéléré notre politique de déploiement des bornes de recharge, pour en avoir 100 000 d’ici à 2022 sur les grands axes routiers et autoroutiers, afin de pouvoir faire l’itinérance.

Le soutien au vélo est évidemment un sujet très important pour nous.

Notre stratégie nationale sur le fret sera présentée au Parlement dans les prochains mois. Des actes ont d’ores et déjà été posés. Au cœur de la crise, nous avons soutenu les différents opérateurs. Nous investissons massivement dans les infrastructures portuaires et ferroviaires, afin de mieux connecter le fret au mode maritime. Nous voulons faire des ports de vraies zones industrialo-portuaires, notamment dans le contexte du Brexit.

Les transformations technologiques sont très importantes dans l’aérien. L’industrie aéronautique française et européenne étant d’envergure mondiale, nous pouvons avoir une influence très concrète. Il y aura, me semble-t-il, des réflexions à mener à l’échelon international pour mieux intégrer la dimension environnementale.

Le projet de loi 4D, qui a été présenté en conseil des ministres ce matin, prévoit d’expérimenter le transfert des routes aux régions, sur la base du volontariat et pour cinq ans. La liste des routes transférables sera publiée dans les deux mois suivant l’adoption de ce texte.

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** – Si le projet de loi que nous examinons prévoit plusieurs dispositions sur la décarbonation du transport routier, il en contient peu sur le développement des modes ferroviaire et fluvial. Pourtant, les acteurs de ces secteurs ont une forte volonté d’avancer. Seriez-vous favorable à l’ajout de mesures en la matière ?

Je voudrais également évoquer l’« éco-contribution ». Nous avons eu connaissance du projet d’ordonnance pour la Collectivité européenne d’Alsace,

mais nous avons grandement besoin d'un éclairage sur la manière dont vous envisagez le dispositif. Nous nous interrogeons sur les risques de concurrence interrégionale, sur les éventuels reports que pourrait causer la mise en place d'une écotaxe régionale ou encore sur l'articulation concrète du dispositif entre les régions et les départements. Quelles seront les possibilités en matière d'assiette et de taux ? Qui financera les coûts de collecte ?

Comment s'articulent l'article 25, qui prévoit un nouveau jalon dans la décarbonation des transports terrestres, avec la fin de vente de poids lourds neufs d'ici à 2040, et l'article 30, qui vise à supprimer l'avantage fiscal sur le gazole routier d'ici à 2030.

Quelle méthodologie a conduit à retenir le seuil de deux heures trente à l'article 36 ? Est-ce le seuil en deçà duquel il est généralement considéré que l'aérien est plus chronophage que le ferroviaire ? Selon le projet de loi, il pourra « être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ». Quels critères précis seront retenus pour établir quand ce sera le cas ? Quelles lignes seront directement concernées par l'interdiction ? Une dérogation applicable directement aux passagers en correspondance plutôt qu'aux lignes a-t-elle été envisagée ?

L'article 38 évoque pour la première fois en droit français la notion de « compensation carbone ». Pour être efficace, une compensation carbone doit remplir quatre critères cumulatifs : mesurabilité, vérifiabilité, permanence et additionnalité. Des doutes émergent régulièrement quant à l'efficacité des mécanismes de compensation. Ne faudrait-il pas profiter du projet de loi pour définir la notion et inscrire dans le droit la nécessité de remplir ces quatre critères cumulatifs ?

Plus généralement, ne pensez-vous pas avoir stigmatisé le transport aérien, qui ne le mérite pourtant pas dans le contexte actuel, dans vos différents textes ?

Comme j'ai eu l'occasion de l'indiquer à Mme Pompili, je m'inquiète des nombreuses mesures de taxations et d'interdictions qui figurent dans ce titre III. Je crains que l'acceptabilité de nos concitoyens, déjà mise à rude épreuve ces dernières années, ne soit pas au rendez-vous. Le « en même temps » écologique ne va-t-il pas montrer ses limites ?

**Mme Nicole Bonnefoy, rapporteure de la mission d'information relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux.** – Les gaz à effet de serre ne sont pas la seule externalité négative due au transport, notamment routier. Le fait que des poids lourds empruntent le réseau secondaire au lieu des autoroutes pour économiser quelques euros est source d'insécurité routière, de dégradations de la chaussée, de nuisances sonores, d'émissions de particules, de présence de métaux lourds dans les sols, de déchets...

Beaucoup d'élus souhaiteraient pouvoir prendre des arrêtés restreignant la circulation, mais les démarches sont extrêmement complexes. Ne pourrait-on pas envisager un dispositif similaire à celui des ZFE mais pour les parties les plus rurales du territoire ? En attendant que les marchandises transitent par le rail

- c'est notre vœu -, ne faudrait-il renforcer les mesures de restrictions pouvant être adoptées par les préfets, avec des amendes beaucoup plus fortes et dissuasives ?

**M. Rémy Pointereau, rapporteur de la mission relative au transport de marchandises face aux impératifs environnementaux.** - Les travaux de la mission d'information sur les impacts environnementaux du transport de marchandises ont permis de mettre en lumière le fort potentiel des modes massifiés en matière de réduction des émissions carbone, mais également de polluants atmosphériques et de nuisances. S'il ne faut pas opposer les modes, il est clair que renforcer la compétitivité du fer et du fluvial, qui ne représentent que 15 %, voire 14 % du fret, est un levier puissant de transition écologique.

Votre gouvernement a engagé un certain nombre de chantiers, sur le sujet ferroviaire en particulier, avec, notamment, des investissements dans le réseau ferré. Cependant, les travaux de la mission, avec l'audition de représentants des céréaliers, notamment Axérial, qui est un acteur majeur du secteur, ont montré que la qualité de l'infrastructure n'était pas le seul obstacle au développement du rail. De nombreuses entreprises engagées dans le fret ferroviaire ont indiqué que la procédure rigide d'attribution des sillons, le risque d'annulation ou de retard, et la complexité des relations avec SNCF Réseau constituaient des freins importants au report modal.

Alors que nos pratiques de consommation évoluent et demandent toujours davantage d'immédiateté, le ferroviaire doit devenir un mode flexible et réactif s'il veut rester pertinent et concurrencer la route. Il paraît donc évident que SNCF Réseau doit réformer son mode de fonctionnement - en a-t-elle la volonté ? - pour que le recours au fer soit vu non pas comme une contrainte, mais comme une opportunité. Quelles sont vos orientations, monsieur le ministre, pour renforcer la souplesse et la qualité de service du rail, afin que ce mode puisse enfin correspondre aux vrais besoins des entreprises ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** - S'agissant du mode ferroviaire et fluvial, je ne reviens pas sur les investissements que nous avons consentis - vous les connaissez maintenant bien. Par nature, je suis toujours favorable au débat politique et parlementaire, donc nous vous répondrons le moment venu sur ces différents sujets en tenant compte des contraintes des articles 40 et 45.

Sur l'écocontribution, le Gouvernement a reçu des demandes de plusieurs régions, notamment Grand Est et Île-de-France. L'objectif est de donner la possibilité aux régions d'instituer une contribution assise sur le transport routier de marchandises. La nature juridique de cette contribution ne sera pas préalablement définie dans la loi. Ainsi, les collectivités sont libres de faire le choix d'une redevance ou d'une taxe. Par ailleurs, les départements pourront demander à l'appliquer sur certaines routes départementales pour éviter les reports de trafic. Pour la Collectivité européenne d'Alsace, qui sera la première à expérimenter, il s'agira d'une taxe et non pas d'une redevance pour service rendu. Le propriétaire du véhicule est le redevable, et un équipement électronique

embarqué sera obligatoire pour les véhicules assujettis à la taxe, ce qui répond pour partie au sujet du contrôle et éventuellement de la sanction. Plusieurs marges de manœuvre sont à la main de la collectivité, notamment l'exemption de véhicules, le réseau taxable ou encore les taux kilométriques et les modulations.

Sur les biocarburants, il faut savoir qu'ils sont pour l'instant en quantité limitée. L'objectif, c'est de les prioriser sur les mobilités les plus lourdes, qui, par nature, sont celles qui sont les plus difficiles à électrifier.

J'en viens au secteur aérien, pour dire d'abord qu'il a bien résisté à la crise. Ainsi, Airbus a annoncé la mise en place d'une chaîne d'assemblage de l'A321 à Toulouse. Il faut surtout éviter de gripper la reprise annoncée du secteur industriel, important en France.

Le trafic a bien repris en Asie et en Amérique du Nord. En Europe, on en est à 40 % du trafic par rapport à l'avant-crise. C'est encore poussif, mais cela va venir.

Le critère des 2 heures 30 correspond au temps de transport d'un point à un autre. Des exceptions portent notamment sur les taux de correspondance, qui doivent être supérieurs ou égaux à 50 %. Nous avons voulu préserver les hubs, notamment le hub de Roissy Charles-de-Gaulle, ainsi qu'Orly pour les vols outre-mer. Tout cela se fait évidemment dans la concertation avec les élus, car nous devons nous assurer de la connectivité, du désenclavement et de l'attractivité des territoires. Vous le savez, quand une ligne à grande vitesse est mise en œuvre, elle assèche un peu mais mécaniquement le trafic aérien. On l'a vu pour Strasbourg, Bordeaux ou Avignon.

Pour le soutien des compagnies aériennes et de l'industrie aéronautique, nous allons d'abord massifier la production de biocarburants. Ainsi, nous allons investir 1,5 milliard d'euros sur deux ans pour préparer l'hybridation et le saut technologique vers l'avion hydrogène. Dans cette phase de transition, dans laquelle nous ne disposons pas encore de la rupture technologique, la compensation est évidemment un élément intéressant.

Pour répondre précisément, les lignes concernées par la suppression, en l'état, sont les lignes Orly-Bordeaux, Orly-Nantes et Orly-Lyon.

Le sujet connexe, c'est évidemment la restructuration du groupe Air France, qui avait d'ailleurs débuté avant la crise. Un certain nombre de lignes vont être transférées soit à sa filiale Transavia, soit à d'autres opérateurs, mais une dizaine de lignes au global ne seront pas reprises. En résumé, la connectivité aérienne, au moins dans un premier temps, est amenée à diminuer, mais tout cela se passe à un moment où nous avons très largement réinvesti dans le ferroviaire.

Madame Bonnefoy, tous ces dispositifs, notamment l'écocontribution poids lourds, sont à la disposition des territoires, et il n'est pas impossible d'envisager une expérimentation dans le sens que vous souhaitez. Rappelons toutefois que beaucoup de travaux ont été faits et que les arrêtés doivent être conformes à la réglementation européenne, que vous connaissez fort bien.

Enfin, monsieur Pointereau, je ne reviens pas en détail sur tout ce que nous faisons pour la compétitivité du fer et du rail : 11 milliards d'euros dans le plan de relance, dont 5 milliards d'euros pour le ferroviaire, et des investissements considérables sur les infrastructures portuaires, qui en avaient bien besoin. En effet, à cause de l'état dégradé des ports, la connectivité des pôles multimodaux était compliquée, ce qui handicapait fortement le rail.

S'agissant de la disponibilité des sillons, il faut savoir qu'elle pâtit de la multiplication des travaux de nuit jusqu'en 2023 pour la remise à niveau du réseau.

Nous sommes en train de moderniser le réseau, mais nous devons aussi soutenir les opérateurs sur les prix, sachant que, aujourd'hui, pour transporter un conteneur de Perpignan à Rungis, c'est 30 % moins cher par la route. Nous avons donc mis en place des dispositifs de soutien, notamment par une baisse du prix des péages. Nous faisons aussi en sorte que SNCF Réseau remplisse sa mission du mieux possible.

**M. Guillaume Chevrollier.** – Comme toute l'économie, le secteur des transports est face au défi majeur de la décarbonation.

La filière automobile française a déjà connu des phases d'adaptation, des évolutions législatives considérables ces dernières années, et elle doit encore s'adapter à des nouveaux caps que vous lui fixez. Quel message adressez-vous aux constructeurs, mais aussi aux utilisateurs de véhicules automobiles, très nombreux dans les territoires ruraux, sur votre conception de l'usage de la voiture dans les prochaines années ?

Par ailleurs, il faudra remplacer les poids lourds diesel, qui seront interdits à la vente en 2040. C'est un enjeu considérable pour ce secteur stratégique. Vous devez imaginer une planification, avec un calendrier réaliste, pour procéder à ce remplacement. Que pouvez-vous nous en dire ? Comment comptez-vous accompagner les entreprises de transport, notamment les plus petites ?

Enfin, je voudrais avoir des précisions sur les conventions de desserte avec la SNCF. À Laval, où je suis élu, la desserte en TGV est capitale. Après la baisse de fréquence due à la crise sanitaire, pouvez-vous nous assurer que la situation reviendra comme avant ?

**M. Jacques Fernique.** – Sur les ZFE mobilité, je m'interroge sur la bonne articulation à trouver entre les collectivités locales qui mettent en place le dispositif de façon adaptée à leur territoire et l'État. La loi doit en faire assez pour donner l'orientation et l'obligation d'agir, mais pas trop, sous peine d'empêcher les collectivités concernées d'avoir les coudées franches pour la concertation.

Je pense qu'il serait bon que le Sénat arrive à convaincre l'Assemblée nationale qu'il faut, certes, être ferme sur les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air, mais qu'il serait contreproductif de vouloir que chaque ZFE avance au même rythme, selon un calendrier fixé par la loi. Je pourrais citer l'exemple

l'Eurométropole de Strasbourg, qui ne pourrait pas suivre à la lettre les critères uniformes fixés par la loi. Il faut laisser la main à la souplesse locale.

S'agissant de l'écocontribution poids lourds, je distingue quatre problèmes.

Premier problème, il ne faut pas traîner quand il y a une volonté locale. L'État doit faire diligence avec ce qu'il maîtrise. Entre 2005, avec l'amendement Bur, et la loi sur la Collectivité européenne d'Alsace en 2018, les poids lourds chassés par la taxe allemande auront eu le temps de faire des dégâts en Alsace. Je suis inquiet, car votre ordonnance prévoit encore 6 ans maximum de délai pour la mise en œuvre de cette expérimentation.

Deuxième problème, ce sont les effets de bord ; le caractère localisé et volontaire de cette contribution entraînera des transferts indésirables de la circulation.

Troisième problème : la nécessité de garantir la répercussion automatique du coût sur les chargeurs, sous forme de « bas de page » obligatoires sur les factures.

Quatrième problème, enfin : il faut toucher les transports qui posent problème - les trajets longs ou très émetteurs - plutôt que les petits trajets des transporteurs locaux, pour lesquels le transfert modal est impossible. Par conséquent, il faut une taxe kilométrique progressive et différenciée, liée à la classe d'émission « Euro », avec des exonérations. À ce sujet, la marge de 3,5 à 12 tonnes figurant dans le projet d'ordonnance correspond-elle bien à la fourchette dans laquelle la collectivité pourra choisir le seuil de déclenchement de la taxe ?

Troisième question, le développement récent du vélo démontre que nos objectifs d'une part modale de 9 % en 2024 et de 12 % en 2030 sont atteignables, mais, pour y parvenir, le développement des infrastructures sécurisées est essentiel. Certes, les financements ont atteint un niveau élevé, mais ne faut-il pas passer à un autre niveau ? Nos collectivités ont besoin d'un accompagnement plus important du fonds Vélo.

**M. Éric Gold.** - La LOM avait comme objectif ambitieux d'« améliorer concrètement la mobilité au quotidien de tous les Français et dans tous les territoires », grâce à des solutions de transport plus efficaces, plus propres, plus accessibles.

Le Gouvernement a la même intention, avec le présent projet de loi, qui dispose, à l'article 25 *bis*, que « l'État se fixe pour objectif d'accompagner les ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants, par une action ciblant en priorité les zones à faibles émissions mobilité ». Cet objectif est associé à la fin, prévue à l'article 25, de la vente des véhicules particuliers neufs émettant plus de 123 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre.

Or apporter à tous et partout des solutions pour remédier à la dépendance à l'usage de la voiture individuelle est un véritable défi, particulièrement en zone rurale, où la voiture individuelle est bien souvent le seul

moyen pour se déplacer au quotidien. En ce sens, la loi a offert la possibilité aux intercommunalités de devenir autorité organisatrice des mobilités ; plus de 900 communautés sont concernées et devaient se décider avant le 31 mars 2021. Pouvez-vous nous donner un bilan du nombre d'établissements publics de coopération intercommunale qui ont choisi de se doter de la compétence mobilités ? Cela peut être envisagé dans les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) les plus peuplés, mais c'est plus compliqué pour les territoires les moins peuplés, où la voiture individuelle reste souvent le seul moyen de locomotion.

Au-delà du verdissement de la flotte des voitures individuelles, à quelle échéance peut-on espérer une offre de transport plus importante et plus durable dans les zones les moins desservies aujourd'hui et sous quelle forme innovante ?

**M. Étienne Blanc.** – Un seul article de ce texte, l'article 14, évoque la recherche. Or c'est au travers de la recherche que l'on favorisera la décarbonation des transports. Cet article vise à mieux articuler les objectifs de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) avec la définition des priorités stratégiques. Ce texte n'est-il justement pas une bonne occasion de préciser cette stratégie dans trois domaines essentiels : l'hydrogène, les batteries et les véhicules hybrides, dont la commercialisation souffre de la faible autonomie ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** – Messieurs Blanc et Chevrollier, nous vivons une très grande transformation technologique, entamée outre-Atlantique et poursuivie en Allemagne à la suite du « Dieselgate », et, aujourd'hui, l'ensemble des constructeurs mondiaux se tournent vers l'électrique. Les constructeurs doivent donc se doter d'une offre en la matière, l'État doit investir dans les infrastructures de recharge – je parlais de 540 000 bornes dans les entreprises et chez les particuliers et de 100 000 bornes destinées à assurer l'itinérance – et assurer le soutien au prix. L'idée est d'accélérer l'arrivée à maturité de ces marchés en très grande transformation.

Pour ce qui concerne les véhicules utilitaires légers (VUL) et les camions industriels, la logique est la même. Les Français sont bien positionnés pour la construction des VUL – les parts de marché du Kangoo et du Master sont importantes – et la régulation vise à favoriser la plus grande souplesse possible. La ville de Strasbourg vient de repousser d'un an l'application de sanctions contre les véhicules interdits, afin de poursuivre la phase pédagogique dans la ZFE. Cette phase de pédagogie est cruciale. Par ailleurs, le calendrier de sortie des vignettes Crit'Air ne concernera pas les VUL ; l'adaptation se fera agglomération par agglomération, en fonction du contexte local.

Pour ce qui concerne le ferroviaire et les conventions de desserte, la SNCF a prolongé jusqu'à 2022 les conventions actuelles ; la SNCF va entamer les discussions sur les dessertes de 2023 au cours des prochaines semaines. L'État suivra ces conventions.

Monsieur Fernique, le développement du vélo est une conséquence heureuse de différentes crises : les grèves des transports et la crise sanitaire. Le paquet financier total – collectivités, État et Union européenne – représente

environ 1 milliard d'euros. Nous avons créé un fonds *ad hoc* en 2018, doté de 350 millions d'euros sur sept ans. Trois appels à projets sont déjà engagés, avec 323 territoires bénéficiaires. Par ailleurs, plus de 30 % des pistes cyclables, soit 10 000 kilomètres, ont été sécurisées depuis 2017. Le dispositif du coup de pouce a été un succès, qui a permis de créer une nouvelle filière et de réinsérer nombre de personnes sorties depuis très longtemps de l'emploi. En cumulé, à l'échelon national, 400 millions d'euros ont été investis entre 2018 et 2020, pour toutes les collectivités.

L'examen de l'ordonnance sur la Collectivité européenne d'Alsace est prévu pour le 1<sup>er</sup> juin prochain, pour une mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2024.

Vous m'avez posé la question des différents paramètres pris en compte, notamment du poids total en charge ; cela fait partie des éléments à discuter localement.

Monsieur Gold, 50 % des EPCI ont demandé la compétence mobilité. Ce ratio dépasse 90 % dans les régions Normandie, Grand Est et Pays de la Loire, et 75 % en Bourgogne-Franche-Comté. Désormais, l'objectif est d'accompagner le déploiement des nouveaux services de mobilité ; je pense notamment aux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), aux garages solidaires ou encore au transport à la demande.

Monsieur Blanc, les Français doivent évidemment répondre présent au défi de la grande transformation technologique. Sur les véhicules légers, l'électrification va s'imposer, elle s'impose même déjà. L'hydrogène intéressera plutôt les mobilités les plus lourdes – trains, bus, cars –, mais, vous avez raison, certaines conditions seront nécessaires pour la réussite des moteurs hybrides. À mon sens, c'est autant un sujet de recherche appliquée que de stratégie. Ceux qui réussissent dans l'électrique ont non seulement eu l'intuition d'une politique de développement dynamique de leur offre électrique pure, mais ils ont également investi dans la supériorité technologique, la détention de la propriété intellectuelle dans ce qui fera la valeur ajoutée de l'automobile de demain : navigation, senseurs ou autres.

C'est donc aussi dans ce domaine que les acteurs français, qui ont souvent une dimension européenne, voire mondiale, doivent investir, pour rester dans la course à la supériorité technologique et commerciale.

**Mme Martine Filleul.** – Je veux revenir sur le fluvial, qui est absent du projet de loi. Le Président de la République avait affirmé qu'il reprendrait « sans filtre » les propositions de la Convention citoyenne. Or celle-ci voulait donner plus de place au fluvial, au maritime et au train dans le transport de marchandises, car 19 % des émissions de gaz à effet de serre sont liées au transport par poids lourd.

Ce projet de loi n'est-il pas une occasion manquée, alors que nous avons l'un des réseaux fluviaux les plus importants d'Europe ? N'y a-t-il pas un effort significatif à faire en faveur du fluvial ? La politique fiscale française favorise les modes de transports les plus polluants. Le projet de loi de finances pour 2022

modifiera-t-il la fiscalité pour favoriser le fluvial et supprimer le dégrèvement sur le gazole accordé au transport routier ?

**M. Didier Mandelli.** – Des efforts importants ont été réalisés sur le fluvial, le maritime et le ferroviaire, grâce à la sanctuarisation des recettes de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf) et à l'affectation d'une partie de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) des poids lourds et des particuliers, puisque, en échange de l'abandon de l'écotaxe, les professionnels s'étaient engagés à financer les coûts d'infrastructures par une tranche supplémentaire de TICPE.

Les recettes tirées de la suppression de l'exonération de TICPE pour les professionnels pourraient-elles être affectées, en tout ou partie, à l'Afitf et à l'Agence de la transition écologique (Ademe), afin de financer la transition ? Sans cela, la suppression de cette exonération ira dans le tonneau des Danaïdes du budget de l'État et ne contribuera pas à la transition écologique.

Second point : je veux souligner le manque de cohérence entre la contribution régionale sur le transport de marchandises et le projet de loi 4D, dans lequel on retrouvera un volet sur la mobilité. Vous avez cité l'exemple de la communauté d'Alsace et vous avez évoqué un appareil embarqué. S'il y a treize régions, il y aura treize taxes et treize appareils embarqués, sans compter ceux des départements ! Je veux bien laisser de la liberté aux collectivités locales, mais il faut aussi savoir centraliser pour que les choses soient cohérentes. En outre, ce sera la double peine pour les transporteurs français, qui paieront la TICPE plein pot et cette taxe. En Île-de-France, la présidente du conseil régional veut affecter le produit de cette redevance à la transition énergétique. Quelle en sera l'affectation dans les autres régions ?

**M. Louis-Jean de Nicolay.** – Monsieur le ministre, vous avez évoqué des discussions avec la SNCF à propos des conventions de financement des dessertes locales. Si l'on souhaite vraiment que la part de la voiture diminue au profit du transport ferroviaire, il conviendra d'améliorer la coordination entre les lignes à grande vitesse (LGV) et les transports express régionaux (TER).

Par ailleurs, la suppression des liaisons aériennes entre Paris et Nantes ou Bordeaux devrait conduire à la hausse du trafic ferroviaire sur ces trajets : d'une part, j'espère que la SNCF, désormais en situation de quasi-monopole, n'en profitera pas pour augmenter ses tarifs ; d'autre part, il faudra veiller à ce que des solutions efficaces en matière de protection phonique soient mises en œuvre pour le bien-être des riverains des lignes à grande vitesse concernées.

**M. Jean-François Longeot, président.** – Pour revenir sur les propos de Didier Mandelli, je m'interroge sur la mise en place annoncée d'écocontributions spécifiques, dans la mesure où celles-ci sont susceptibles de créer des effets de bord dans certaines régions.

**Mme Nadège Havet.** – Si l'ordonnance permettant aux régions d'instituer des contributions sur la circulation des véhicules de transport routier semble attendue dans certaines régions, elle ne l'est pas partout. En Bretagne, les acteurs économiques nous font part de leurs inquiétudes à l'égard de cette disposition.

Notre situation péninsulaire, si elle présente parfois des avantages, peut aussi constituer un handicap. Je pense notamment au transport de marchandises dans des secteurs comme l'agroalimentaire, souvent confrontés aux fluctuations des cours, et où les marges financières sont très faibles.

S'agissant de la suppression du dispositif de remboursement partiel de la TICPE, la réduction des émissions de gaz à effet de serre est une priorité pour tous, mais la puissance publique doit accompagner structurellement cette transition. Aussi, dans le prolongement de nos discussions en séance publique, je serais favorable à un grand plan de développement du fret ferroviaire dans le cadre duquel la Bretagne, du fait de sa situation géographique, pourrait servir de territoire test. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous rappeler les intentions du Gouvernement sur ce point ?

**M. Olivier Jacquin.** - Avec la révolution du vélo et l'émergence du vélo à assistance électrique, une augmentation du fonds Vélo serait souhaitable. Les associations proposent de l'abonder de 300 millions d'euros, ce qui est finalement assez peu, puisque ce montant correspond à 7 euros par habitant et par an.

Monsieur le ministre, vous nous avez expliqué que la stratégie en matière de fret et de logistique ne serait débattue qu'après l'examen du projet de loi, mais que certaines de nos propositions pourraient être prises en compte. Pourriez-vous être un peu plus précis à ce sujet ?

Je salue la diffusion par vos services du projet d'ordonnance relative à l'écocontribution. Au Sénat, lors du débat sur les compétences de la Collectivité européenne d'Alsace, nous avons obtenu la mise en place d'une contribution spécifique pour lutter contre l'afflux des poids lourds sur l'A35, avant que la mesure soit rejetée par l'Assemblée nationale. De ce point de vue, l'ordonnance permettrait de satisfaire cette exigence. Cela étant, je me demande pourquoi une telle contribution devrait porter sur des véhicules d'un tonnage supérieur à 3,5 tonnes. Le choix de ce gabarit risque de poser problème pour les véhicules utilitaires.

Concernant le verdissement des flottes, il faut absolument accompagner les transporteurs si l'on veut qu'ils acceptent une nouvelle écotaxe, en les aidant à s'équiper de véhicules dotés de nouvelles motorisations : je pense aux camions électriques, qui peuvent servir à couvrir de courtes distances au quotidien. Il ne faut pas hésiter à recourir aux solutions techniques du moment.

La loi d'orientation des mobilités prévoit à juste titre de faire disparaître les zones blanches de mobilité et de couvrir notre territoire d'autorités organisatrices de la mobilité. J'ai déjà signalé qu'un certain nombre de communautés de communes ne disposaient pas des bases suffisantes pour bénéficier du versement mobilité, parce qu'elles n'ont que trop peu d'entreprises de plus de onze personnes sur leur territoire. Nous avons proposé un dispositif permettant d'instituer un taux réduit de versement mobilité, complété par une dotation. Cette mesure ne doit pas être très coûteuse, dans la mesure où les collectivités concernées ne doivent pas être très nombreuses.

J'ai par ailleurs suggéré de travailler sur la notion de service régulier de transport, qui sert actuellement de critère aux collectivités pour lever le versement mobilité. Le décret a supprimé la possibilité de lever le versement mobilité pour les transports à la demande. Pourquoi ne pas rétablir cette faculté, ce qui favoriserait la promotion de politiques de mobilité beaucoup moins coûteuses que celle, plus classique, des transports en commun urbains.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué.** – Madame Filleul, dans le cadre de nos travaux, nous avons essayé de redonner une dynamique favorable et positive au continuum portuaire, fluvial et maritime. À l'intérieur du seul plan de relance, nous avons investi 400 millions d'euros dans ces secteurs. Nous avons en outre signé il y a peu la nouvelle convention nationale avec Voies navigables de France (VNF) pour 3 milliards d'euros sur dix ans : celle-ci permettra d'engager des travaux de régénération des infrastructures fluviales pour les grands gabarits, et d'apporter des réponses pertinentes en matière de trafic de plaisance, en lien avec les collectivités concernées. Dans le domaine du transport fluvial, nous sommes confrontés aujourd'hui à la problématique majeure de la vétusté des infrastructures.

Autre point, l'article 31 du projet de loi, tel qu'il a été modifié par l'Assemblée nationale, prévoit que les externalités relatives aux transports doivent être compensées en étudiant, notamment, les possibilités offertes par le transport fluvial. Le dispositif de l'article mériterait d'être enrichi lors de son examen par votre assemblée.

Monsieur Mandelli, je suis évidemment d'accord avec vos propos sur la sanctuarisation des recettes de l'Afitf, ne serait-ce que pour financer le développement des infrastructures. Les différents plans de rattrapage français, européens et même internationaux témoignent des besoins actuels en matière d'infrastructures publiques et de leur importance dans le cadre de la grande transformation économique et industrielle que j'évoquais tout à l'heure.

Le Gouvernement a pour objectif de compenser la baisse de l'avantage fiscal dont bénéficie actuellement le transport routier de marchandises par un renforcement des aides à la transition écologique, y compris pour les véhicules industriels les plus lourds.

La question du fléchage des recettes de la TICPE est d'actualité. Ce qui est sûr c'est que les besoins seront importants et que la nature même de cette taxe sera remise en cause, puisque son assiette repose sur des produits énergétiques dont le volume est amené à beaucoup diminuer dans l'avenir.

Monsieur de Nicolaÿ, des travaux sont en cours pour améliorer la protection phonique des riverains de la LGV Pays de la Loire - Bretagne : un investissement de près de 11 millions d'euros est prévu, et 5 millions d'euros ont d'ores et déjà été versés pour la mise en place de premiers murs phoniques. Des discussions sont également en cours avec la région Nouvelle-Aquitaine.

Comme de nombreux élus, vous appelez mon attention sur l'articulation entre les lignes LGV et les lignes TER. Nous essayons, autant que faire se peut, de fluidifier les échanges entre la SNCF et les territoires, en particulier les régions.

Vous avez abordé la question plus générale de l'attractivité et de la transparence tarifaire de l'offre ferroviaire. Nous avons demandé à la SNCF d'accompagner le déconfinement pendant l'été : elle a pris l'initiative de commercialiser 5 millions de billets de train à moins de 39 euros ; elle prévoit aussi de mettre en œuvre des offres groupées avec les TER, qui devraient favoriser l'attractivité tarifaire de ses trains.

S'agissant de la politique de transparence tarifaire, j'ai demandé à la SNCF, à la fois de donner de la visibilité à ses clients et d'accepter, le cas échéant, d'aborder à nouveau des sujets importants, comme la baisse de la TVA.

Monsieur Jacquin, nous avons mis en place un plan Vélo doté de 350 millions d'euros, qui a bénéficié au moment du lancement du plan de relance d'une rallonge de 200 millions d'euros. Ce fonds a d'ores et déjà permis de financer ou de sécuriser le financement de 11 000 kilomètres de pistes. La France est en train de résorber son retard dans ce domaine.

Sur les questions de fret et de logistique, le Sénat a été d'une aide précieuse concernant le transport portuaire. C'est avec un esprit ouvert que j'aborderai les discussions que nous aurons en séance publique.

Je précise que nous avons déjà mis en place une aide à la transition de 50 000 euros, à laquelle les entreprises ont peu eu recours, notamment parce que le surcoût qu'entraînent les mesures de conversion est très important. Nous devons très certainement renforcer ce dispositif, à l'image de ce que font nos voisins. Vous avez évoqué la question du versement mobilité : je serai ouvert au dialogue lors de l'examen du texte en séance publique. Dernier point, si nous avons retenu le tonnage de 3,5 tonnes en Alsace, c'est pour cibler les poids lourds, conformément à la demande la Collectivité européenne d'Alsace elle-même.

**M. Jean-François Longeot, président.** – Je vous remercie, monsieur le ministre, pour la qualité de vos réponses. Rendez-vous est pris dans quelques semaines pour l'examen du texte en séance publique.



Audition de M. Julien Denormandie,  
ministre de l'agriculture et de l'alimentation  
(Mardi 18 mai 2021)

**M. Jean-François Longeot, président.** – Monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est un plaisir de vous accueillir. Ce n'est pas la première fois que nous vous recevons comme ministre depuis 2017, mais c'est la première fois que nous vous recevons comme ministre de l'agriculture ! Vous connaissez déjà bien certains des sénateurs présents parmi nous même si aujourd'hui les enjeux d'aménagement numérique du territoire laisseront la place aux enjeux agricoles. Nous vous recevons aujourd'hui dans le cadre de l'examen prochain par le Sénat du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qui comporte désormais une trentaine d'articles entrant dans le champ de compétence de votre ministère.

Comme vous le savez, le Sénat a fait le choix de s'appuyer sur l'expertise des commissions permanentes plutôt que de créer une commission spéciale comme à l'Assemblée nationale : compétente sur la majorité des articles, notre commission est donc saisie au fond de ce texte, avec comme rapporteurs Marta de Cidrac, Pascal Martin et Philippe Tabarot. La commission des affaires économiques recevra une délégation au fond pour traiter plusieurs dizaines d'articles. Les commissions des finances, des lois et de la culture se sont également saisies pour avis.

S'agissant du volet « agricole » du projet de loi ou des éléments ayant une incidence sur ce secteur, notre commission est compétente au fond sur l'article 1<sup>er</sup> relatif à l'affichage environnemental, les articles 19 à 19 *bis* C et 19 *bis* G à 19 *bis* relatifs à la protection des écosystèmes aquatiques, 56 et suivants relatifs aux aires protégées, 58 A et suivants relatifs au recul du trait de côte, 59 *quater*, 61, 61 *bis* relatifs à notre politique alimentaire, 62, 63 relatifs aux émissions de protoxyde d'azote et d'ammoniac du secteur agricole et 63 *bis* à 64 *ter* relatifs à la lutte contre la déforestation importée, ainsi que l'article 66 *ter*.

J'en profite pour vous indiquer que le groupe de travail « Alimentation durable et locale », commun à notre commission et à celle des affaires économiques, rendra ses conclusions demain.

Nous comptons sur les six sénateurs membres de ce groupe de travail et sur nos rapporteurs pour traduire concrètement leurs propositions par des amendements au projet de loi.

Avant de vous laisser la parole pour un propos liminaire, j'ai plusieurs questions à vous poser. Tout d'abord, monsieur le ministre, quelle est la philosophie d'ensemble du volet agricole de ce projet de loi ?

Globalement, ce texte mélange des mesures programmatiques, des prorogations et modifications de mesures à peine ou non entrées en vigueur, des coordinations de mesures anticipées avec d'autres textes qui pourraient être examinés au Parlement dans les prochains mois ou années, quelques mesures

d'interdiction et d'effet direct, une demi-douzaine d'habilitations à légiférer par ordonnance, mais aussi désormais une quarantaine de demandes de rapports du Gouvernement au Parlement.

Le volet agricole ne fait pas exception à la règle, avec des mesures prolongeant des dispositions de la loi du 30 octobre 2018 pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous, dite « Egalim », mais aussi des articles à la portée normative discutable alors même qu'ils affichent des objectifs symboliques très forts. Je pense notamment au projet de taxe sur les engrais azotés : on voit bien les objectifs et la trajectoire fixés, mais quel sera l'accompagnement proposé à nos agriculteurs ? Certes, il y a le plan de relance, mais les dispositions de la loi « Climat et résilience » auront des effets bien au-delà de la période actuelle de crise sanitaire et économique et elles supposent un accompagnement dans la durée, faute de quoi nous aurons uniquement dégradé la compétitivité de notre agriculture et ouvert la voie à des importations toujours plus nombreuses qui ne respectent pas nos normes nationales, sur les plans sanitaires, environnementaux et sociaux, ce qui va à rebours de l'objectif de maîtrise de notre empreinte carbone et de la protection de nos concitoyens.

Par ailleurs, avez-vous pu évaluer l'effet réel sur l'environnement et sur nos émissions de gaz à effet de serre (GES) des mesures ajoutées lors de l'examen du texte à l'Assemblée nationale sur le volet agricole ? Nous manquons d'évaluations. L'étude d'impact du projet de loi est globalement lacunaire et le suivi des mesures introduites à l'Assemblée n'est pas simple, car les amendements adoptés, que ce soit sur proposition des députés ou du Gouvernement, ne comportaient pas de mention de leur impact climatique, en dépit des recommandations du Haut Conseil pour le climat (HCC). Selon vous, à l'issue de son examen par l'Assemblée nationale, l'ambition climatique du volet agricole a-t-elle été relevée ?

Enfin, quels sujets nouveaux souhaitez-vous travailler avec le Sénat ? Quelles dispositions souhaitez-vous retravailler avec nous ? Des amendements du Gouvernement sur le volet agricole sont-ils en préparation ?

**M. Julien Denormandie, ministre de l'agriculture et de l'alimentation.** – Ma vision politique est construite autour de la notion de souveraineté agroalimentaire. Dans le cadre de la semaine de l'agriculture, je participais ce matin à un colloque consacré à ce sujet et j'y ai rappelé qu'elle était à la fois un objectif pour toute une Nation – pas de pays fort sans une agriculture forte –, une question d'identité et un sujet de protection face aux enjeux du changement climatique, mais aussi de protection du consommateur. La qualité environnementale et nutritionnelle est la marque de fabrique de notre agriculture, nous la revendiquons à travers le monde, mais elle est trop souvent dénigrée dans notre propre pays.

Garantir notre souveraineté alimentaire suppose de sortir de nos dépendances. Je pense tout d'abord à notre dépendance à l'égard de certaines importations, comme le soja brésilien. Le plan de relance prévoit à cet effet

120 millions d'euros en faveur d'un plan protéique qui était attendu depuis de nombreuses années et ce projet de loi permettra de lutter contre la déforestation importée. Je pense aussi à notre dépendance à l'égard des aléas climatiques, ou à l'égard d'une guerre des prix défavorable à notre modèle agricole français dont la compétitivité hors coût est majeure.

Dans son volet agricole, le projet de loi reprend sept propositions de la Convention citoyenne pour le climat (CCC). Notre politique agricole relève en effet largement de l'échelon législatif européen au travers de la politique agricole commune (PAC) et des normes et des standards de production. Elle relève également de mesures non législatives, comme les 50 millions d'euros que le plan de relance a prévus pour les cantines ou les 80 millions d'euros qu'il débloque pour financer les projets d'alimentation territoriaux (PAT).

Les cantines sont un lieu profondément républicain, qui nous permet de lutter contre les inégalités sociales nutritionnelles. Laissons le choix dans les menus, sans dogmatisme, car chacun a le choix de son régime alimentaire. Mais l'équilibre nutritionnel doit être garanti et mon combat, c'est celui de la qualité nutritionnelle dans les cantines, notamment des viandes dont près de 60 % sont importées : on sert parfois dans nos cantines du poulet ukrainien ou brésilien, qui ne présente pas le même apport nutritionnel qu'un poulet français. Nous avons donc renforcé les dispositions de la loi Egalim sur la qualité des viandes dans les cantines afin d'atteindre 60 % de produits sous label.

J'ai demandé à ce que l'étude d'impact prévue par la loi Egalim sur l'expérimentation obligatoire d'un menu végétarien par semaine soit rendue plus tôt que prévu afin que ses conclusions nous permettent de recommander une généralisation de cette expérimentation.

Les collectivités qui proposent un menu à choix multiple pourront expérimenter le menu végétarien et, dès 2023, l'État proposera, lui aussi, un menu végétarien dans tous ses menus à choix multiple.

Le projet de loi prévoit deux modifications des règles de la commande publique afin de faciliter l'approvisionnement des cantines en produits locaux : des critères additionnels environnementaux – fraîcheur, degré de transformation – sont institués et le seuil du gré à gré est relevé à 100 000 euros.

Les fruits et légumes de saison présentent une bien meilleure qualité nutritionnelle que les autres ; or nous nous sommes progressivement habitués à consommer tous les fruits et légumes toute l'année... Le projet de loi va dans le sens d'une meilleure prise en compte de la saisonnalité, mais nous pourrions encore progresser au Sénat sur ce sujet.

Enfin, je tiens à être très clair : le texte n'introduit aucune taxe ou redevance sur les engrais azotés. Mais si, deux années de suite à compter de 2024, la France ne respecte pas ses engagements européens en termes de trajectoire de réduction des émissions de protoxyde d'azote et d'ammoniaque et si le sujet n'a pas avancé au niveau européen, alors il sera envisagé d'instaurer une telle taxe, votée par le Parlement. Il ne s'agit donc absolument pas d'une surtransposition comme on l'entend souvent !

Enfin, le projet de loi introduit des dispositions sur la forêt et sur l'eau : l'eau est un élément essentiel en agriculture, sur lequel nous devons avancer avec courage. Nous pourrions continuer à travailler sur ce volet.

**M. Pascal Martin, rapporteur.** – Je souhaitais vous interroger sur deux volets à titre principal : l'eau et la maîtrise de l'empreinte carbone de notre alimentation.

L'article 19 porte sur la préservation et la restauration des fonctionnalités naturelles des écosystèmes aquatiques et marins et affirme que ces écosystèmes « constituent des éléments essentiels du patrimoine naturel de la Nation ». Quels sont les effets juridiques attendus d'une telle disposition ? Le Conseil d'État en a relevé la faible normativité, mais les fédérations agricoles s'inquiètent d'une possible augmentation des contentieux sur le fondement de cet article. Selon elles, il remettrait en cause la gestion équilibrée et durable de la ressource qui repose sur la conciliation entre les usages. Quelle est votre analyse ?

Je m'interroge sur l'opportunité du maintien de l'article 19 *bis* B, introduit à l'Assemblée nationale, qui impose la restauration des milieux aquatiques et notamment des zones humides. Cette disposition est susceptible de faire peser une charge lourde sur les finances publiques – nationales comme locales –, le débiteur de cette obligation de restauration n'étant pas identifié... Or le code de l'environnement dispose déjà depuis 2005 « que la préservation et la gestion durable des zones humides sont d'intérêt général ». Le Conseil d'État considère qu'inscrire des listes énumératives non exhaustives dans la loi n'est pas satisfaisant. Faut-il imposer une obligation de restauration spécifique à ces zones humides ? Ne peut-on pas considérer que celle-ci est induite par l'article 19, qui prévoit de manière plus pragmatique « la préservation et, le cas échéant, la restauration » des écosystèmes aquatiques et marins ?

L'article 19 *bis* est issu des travaux du député Martial Saddier, président du comité de bassin Rhône-Méditerranée : les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) devront identifier les masses d'eau souterraine stratégiques pour l'alimentation en eau potable et définir les mesures de protection nécessaires pour assurer leur préservation. Des craintes s'expriment au sujet d'une difficulté croissante à pouvoir prélever dans les nappes aux fins d'irrigation à certaines périodes de l'année : quels éléments pouvez-vous apporter en réponse à ces préoccupations ? Par qui et comment les restrictions d'usage pour assurer l'équilibre quantitatif entre les prélèvements et leur capacité à se reconstituer naturellement seront-elles arbitrées ?

Vous avez également annoncé le lancement d'un « Varenne de l'eau » et de l'adaptation au changement climatique pour l'été prochain : pouvez-vous nous en dire plus ?

Enfin, sur le volet agricole, plusieurs questions. L'article 61 *bis* prévoit la possibilité pour le porteur d'un projet alimentaire territorial (PAT) d'engager une démarche collective de certification environnementale pour l'ensemble des exploitations contractantes. Concrètement, quel en sera le coût pour le porteur ? Quelle est la valeur ajoutée de cet article ? L'engagement d'une démarche

collective de certification par un porteur de PAT n'est-il pas déjà possible actuellement dans le silence de la loi ? Si tel n'était pas le cas, la rédaction de cet article mériterait *a minima* d'être clarifiée.

L'article 66 *ter* prévoit une information obligatoire sur la saisonnalité des fruits et légumes frais dans les magasins de plus de 400 mètres carrés. Ne pourrait-on pas abaisser ce seuil pour augmenter le champ d'application de la mesure à d'autres lieux de vente ? Comment seront pris en compte les produits cultivés sous serre en France ?

Je laisserai ma collègue Anne-Catherine Loisier vous interroger sur le sujet de la déforestation importée, qui fera l'objet, demain, de propositions concrètes lors la présentation du rapport du groupe de travail « Alimentation durable et locale », commun à notre commission de l'aménagement du territoire et du développement durable et à la commission des affaires économiques. Ces propositions feront ensuite l'objet d'amendements au projet de loi « Climat et résilience ».

Sur la maîtrise de l'empreinte carbone du secteur agricole, la rédaction des articles 62 et 63 relatifs aux engrais azotés me semble largement perfectible d'un point de vue juridique et peu concrète pour nos agriculteurs. Si vous me permettez l'expression, ces dispositions sont cosmétiques : il s'agit d'un objectif politique et symbolique, qui s'inscrit dans une démarche de communication. Pourriez-vous nous rappeler les engagements européens de la France en matière de réduction des émissions de protoxyde d'azote et d'ammoniac, la trajectoire en cours pour ces émissions et les principaux contributeurs par activité économique ? Quel est l'état de la consommation d'engrais en France à l'hectare par rapport aux autres pays européens et mondiaux ? Pourquoi avez-vous choisi de retarder l'application d'une redevance et de ne prévoir que la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement dans cette rédaction que j'évoquais plus tôt ?

Plusieurs pays européens ont mis en place une taxe de ce type avant de se raviser et de la supprimer : sans harmonisation européenne, une telle mesure ne serait-elle pas tout simplement contre-productive à la fois pour la survie de nos agriculteurs et pour la transition agroenvironnementale ? En outre, il me semble que cette mesure oublie l'élasticité prix des usages des engrais : à défaut d'alternative, la grande majorité des agriculteurs continueront à utiliser ces produits... Comment le Gouvernement compte-t-il inciter les agriculteurs à réduire ces pollutions diffuses ? Pourquoi ne pas envisager un crédit d'impôt en faveur des engrais organiques ?

**Mme Marta de Cidrac, rapporteure.** – Pour ma part, je souhaiterais vous interroger sur l'affichage environnemental, dont la généralisation obligatoire sur les biens et services est envisagée à l'issue d'une période d'expérimentation d'une durée maximale de cinq ans par l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi.

L'Assemblée nationale a adopté un amendement de la rapporteure Aurore Bergé, qui introduit un alinéa spécifique aux produits agricoles, sylvicoles et alimentaires. Je m'interroge sur la pertinence de maintenir cet alinéa en l'état, pour des raisons de clarté de la loi et de respect du principe d'égalité. Êtes-vous

favorable au maintien en l'état de ce nouvel alinéa ou préféreriez-vous une rédaction globale pour tous les biens et services, avec toutefois l'ajout de la mention des externalités environnementales ?

Par ailleurs, l'entrée en vigueur de cet affichage environnemental me paraît très lointaine. Des travaux - nationaux et européens - sont pourtant en cours depuis une quinzaine d'années et l'accélération de cette idée date du Grenelle de l'environnement organisé sous l'égide du président Nicolas Sarkozy ! La généralisation de ce dispositif requiert certes un socle technique exigeant et la définition d'une méthodologie robuste, mais les acteurs y travaillent depuis plusieurs années. La France doit s'engager maintenant pour peser dans les discussions qui auront lieu au niveau européen. C'est aussi une opportunité pour nos producteurs qui proposeront des produits plus vertueux du point de vue de l'environnement et qui susciteront l'adhésion des consommateurs. Dans le secteur des produits alimentaires, par exemple, un appel à projets de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) a été lancé en septembre 2020 et huit candidats s'y sont engagés. La loi du 10 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC) prévoyait une expérimentation de 18 mois, qui s'achèvera en août 2021. Or avec cet article nous en reprenons pour cinq ans si vous me passez l'expression... Seriez-vous favorable à inscrire une date d'entrée en vigueur plus proche - 2023 ou 2024 - pour les cinq secteurs qui sont d'ores et déjà engagés dans ce processus : ameublement, habillement, hôtellerie, produits électroniques et produits alimentaires ?

**M. Philippe Tabarot, rapporteur.** - J'ai un sujet à vous soumettre, monsieur le ministre. De nombreuses études ont montré le potentiel des biocarburants dans la décarbonation des transports. Je pense qu'il faut soutenir cette filière qui permet à nos agriculteurs de diversifier leurs sources de revenus tout en accompagnant la transition écologique de nos modes de propulsion : la France doit s'engager pleinement dans le développement des biocarburants !

Or j'ai le regret de constater que la problématique de la décarbonation des transports est quasiment absente du projet de loi : un projet portant sur le dérèglement climatique ne devrait-il pas intégrer cette question ? Ne pourrait-on pas se fixer des objectifs spécifiques pour le développement des biocarburants ? Cela serait un signal fort pour la filière. Il semblerait que les contraintes de production constituent le principal obstacle à leur développement : qu'en est-il ? Les biocarburants ne pèsent encore que 8 % dans le secteur des transports : c'est bien peu...

**Mme Anne-Catherine Loisier, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques.** - Aucun dispositif n'est proposé pour accompagner les agriculteurs dans la réduction de l'usage des engrais azotés et l'inflexion de la trajectoire est attendue dans des délais très limités : pour eux, c'est un ultimatum ! Que propose le Gouvernement pour les aider à aller vers des pratiques plus vertueuses ? Le délai ne laisse pas aux agriculteurs le temps d'évoluer dans leurs pratiques et la période prise pour référence est inadaptée. C'est pourquoi cette disposition est mal vécue : comme une punition, sans réelle alternative.

Par ailleurs, le Gouvernement va-t-il s'engager sur le sujet des chèques alimentaires dès 2022 ? Avec quel financement ? Comment un tel dispositif pourrait-il servir la cause du « consommer français » ?

Le développement des repas végétariens est-il compatible avec la montée en puissance du plan Protéines ? Nous ne sommes déjà pas en capacité d'approvisionner nos cantines et importons 70 % des fruits et légumes qui y sont servis... Est-il bien raisonnable d'appuyer sur l'accélérateur ? Je partage les objectifs posés pour la viande, mais aurons-nous la capacité d'atteindre nos objectifs s'agissant des produits de la pêche ?

Les articles relatifs à la forêt font primer la protection sur la gestion durable : ces dispositifs sont-ils compatibles avec notre stratégie nationale de mobilisation de la ressource et la réglementation environnementale 2020 (RE 2020) ?

**M. Julien Denormandie, ministre.** - Monsieur Martin, l'article 19 présente en effet un impact juridique très limité ; il a essentiellement une valeur symbolique. Par ailleurs, je partage votre avis sur l'article 19 *bis* B. S'agissant de l'article 19 *bis*, il devra être retravaillé afin de calmer les craintes que vous avez évoquées.

Le « Varenne de l'eau », avec la question de l'adaptation au changement climatique est un projet essentiel : il nous permettra de revenir aux fondamentaux sur un sujet aussi important que celui de l'eau, qui n'a pas toujours eu la place qu'il méritait au sein de mon ministère. Il faut « remettre de la pensée ». Les conflits sur l'usage de l'eau sont vieux comme le monde et se rencontrent à toutes les échelles, du bassin versant et à l'échelle d'un continent. Sur un sujet aussi compliqué, il faut des idées simples si vous me permettez de citer le général de Gaulle, de la méthode, de la concertation et de la raison. Prélever un mètre cube d'eau, ce n'est pas pareil si les nappes phréatiques sont pleines et le sol gorgé d'eau ou pas... Il faut pouvoir poser le débat en ces termes.

Nous allons connaître de plus en plus de sécheresses estivales et de pluies diluviennes hivernales : comment fera-t-on ? Le plan de relance prévoit 200 millions d'euros pour adapter nos cultures au changement climatique. Je pense au gel, avec le récent épisode que nous avons connu, historique par son ampleur, à la sécheresse, à la grêle...

Enfin, nous constatons que l'assurance récolte et le régime des calamités agricoles ne fonctionnent pas. Il faut avancer aussi sur ce sujet.

Ces trois sujets seront au centre du « Varenne », qui devra privilégier la pensée à la posture. Je suis très attaché à la raison et à la science...

Dans le prolongement de la loi Egalim qui avait fixé un objectif de 50 % de produits de qualité dans nos cantines, l'article 61 *bis* enclenche un cercle vertueux qui permettra de privilégier les produits de nos territoires au travers des PAT qui développeront des certifications.

Je ne me prononcerai pas sur votre proposition d'abaisser le seuil des commerces concernés par la disposition sur la saisonnalité de 400 à 200 mètres

carrés, car elle nécessiterait une étude d'impact. *Idem* sur la question des productions sous serre, parfois réalisées à partir d'énergies renouvelables...

Je vous transmettrai les données chiffrées demandées sur l'usage des engrais azotés. Je fais confiance au monde agricole pour tenir les engagements pris au niveau européen. Je crois plus à la confiance et à la responsabilisation qu'à la pénalisation. Le texte rappelle notre obligation d'honorer nos engagements. Il y a certes un travers français à faire des surtranspositions, mais permettez-moi de vous rappeler qu'elles sont bien souvent le fait du pouvoir législatif...

L'engrais, c'est la nourriture de la plante, ce n'est pas de l'hormone de croissance ! On ne se passera donc jamais d'engrais. Pour pousser, les plantes ont besoin d'engrais organiques ou chimiques, mais ceux-ci ne présentent pas les mêmes potentiels d'émission, ni d'assimilation par la plante.

Madame de Cidrac, le carbon-score prévu à l'article 1<sup>er</sup> fournira une information utile au consommateur, en lui permettant de privilégier les circuits de distribution les plus vertueux. Mais cette méthodologie, pilotée par l'Ademe, présente encore des travers et fait apparaître des absurdités : c'est ainsi qu'un élevage extensif de 60 charolaises en France présentera un carbon-score moins bon qu'un élevage intensif de 10 000 bêtes en Argentine, voyage compris... Des travaux sont en cours afin de sortir de ce paradoxe.

Monsieur Tabarot, de mémoire, la Convention citoyenne pour le climat (CCC) n'avait pas formulé de recommandation sur les biocarburants : cela explique que ce sujet soit absent du projet de loi, qui a été construit sur la base des propositions de la CCC.

J'en profite pour saluer les travaux en cours de la mission d'information du Sénat sur la méthanisation. Il est important que le monde agricole participe au développement des énergies renouvelables, sans remettre pour autant en cause la souveraineté alimentaire : si nous devons importer massivement faute de capacités de production, il n'y aura pas de cercle vertueux.

À titre personnel, je crois beaucoup aux biocarburants et au biogaz, mais leur développement doit s'intégrer dans des politiques publiques très clairement établies.

Madame Loisier, nous accompagnons les agriculteurs sur la question des nitrates au travers du compte d'affectation spéciale « Développement agricole et rural » (Casdar) pour ce qui concerne le financement de la recherche, mais surtout grâce au plan de relance qui finance les agroéquipements à hauteur de 100 millions d'euros et le plan Protéines à hauteur de 120 millions d'euros qui permettra l'apport d'azote dans le sol par la rotation des cultures. Il faut considérer les émissions dans leur globalité et travailler aussi sur la directive « Nitrates ».

Le Président de la République s'est engagé sur le sujet des chèques alimentaires. Il s'agit d'une aide non pas sociale, mais nutritionnelle. Aujourd'hui, environ 8 millions de Français n'ont pas suffisamment accès à des aliments satisfaisants au plan nutritionnel. La mise en œuvre de ce dispositif très ambitieux

sera sans doute complexe. En effet, comment distinguer les aliments de qualité nutritionnelle satisfaisante dans un supermarché, ou même sur un marché ? Une première étape pourrait consister à proposer aux jeunes de 18 à 25 ans des paniers de fruits, de légumes et de viande de qualité *via* des plateformes numériques.

S'agissant des repas végétariens, notre capacité à produire suffisamment de légumineuses et de protéines végétales est effectivement un sujet d'inquiétude. C'est pourquoi le plan Protéines végétales prévoit une augmentation de 50 % de la surface agricole associée.

Je transmettrai vos questions relatives aux produits de la pêche à Annick Girardin.

Nous observons aujourd'hui que la forêt avance et que le bois recule. Autrement dit, nous importons du bois. C'est pourquoi je me suis tant battu, lorsque j'étais ministre du logement, pour que la captation de carbone par ce matériau soit prise en compte dans l'analyse du cycle de vie d'une construction en bois.

**M. Pierre Médevielle.** – Je regrette que ce projet de loi insiste sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) dont est responsable le secteur agricole sans évoquer le potentiel de celui-ci, qu'il s'agisse de la méthanisation, des biocarburants ou des techniques de conservation des sols qui participent efficacement à la captation de carbone dans les sols.

Depuis 2019, notre souveraineté est mise à mal. Va-t-on se passer encore longtemps des progrès de nos ingénieurs agronomes et de nos biologistes végétaux, qui permettraient de sélectionner des végétaux moins exigeants en eau et en engrais ? Une agriculture audacieuse et ambitieuse n'est pas incompatible avec des objectifs climatiques et environnementaux.

S'agissant de la pêche, il est désolant qu'une ONG comme *Sea Shepherd* soit favorable à la disparition de la pêche, alors que le poisson est une précieuse source de protéines directement utilisable.

**M. Stéphane Demilly.** – Comment l'introduction d'un menu végétarien dans les services de restauration collective s'articulera-t-elle avec l'expérimentation du menu végétarien hebdomadaire prévue par la loi Egalim ? Quand disposerons-nous du bilan de cette expérimentation ? Est-il opportun de lancer une nouvelle expérimentation avant même d'avoir obtenu les conclusions de la précédente ?

Par ailleurs, l'article 11 prévoit que les supermarchés devront proposer au moins 20 % de leurs produits en vrac d'ici à 2030. Des professionnels, notamment de la filière de la pomme de terre, s'inquiètent des modalités de mise en œuvre de l'interdiction, prévue par la loi AGECE au 1<sup>er</sup> janvier 2022, des emballages en plastique pour les fruits et légumes. En effet, ils ont dû constituer d'importants stocks d'emballages pendant les confinements lorsqu'on craignait des ruptures. Des concertations sont-elles prévues avec les professionnels pour que cette sortie des emballages plastiques puisse se dérouler au mieux ?

**Mme Angèle Prévile.** – Les données de santé indiquent que l'obésité des enfants progresse. Ne faudrait-il pas limiter le recours aux plats industriels ultra-transformés dans la restauration collective ?

Par ailleurs, la consommation de légumes secs est insuffisante. Or il s'agit de débouchés qui pourraient être rémunérateurs pour les agriculteurs. J'espère qu'ils seront encouragés à s'engager dans cette voie.

Enfin, pour ma part, je me félicite que la question des engrais azotés soit posée. Nous sommes les quatrièmes consommateurs mondiaux de ces produits importés dont l'épandage a des effets très néfastes. L'article 62 n'a certes pas de portée normative, mais j'espère que ce n'est qu'un début.

**M. Éric Gold.** – La souveraineté alimentaire est plus que jamais un enjeu stratégique. Nous importons 40 % des légumes, 60 % des fruits et 50 % des poulets que nous consommons.

Le volet agricole du plan de relance vise à renforcer l'autonomie alimentaire de la France. Toutefois, l'agriculture est avant tout une question de terre. Le projet de loi prévoit de réduire par deux la surface de sols artificialisés sur les dix prochaines années. Si cela peut paraître légitime, pensez-vous que l'objectif d'atteindre une artificialisation proche de zéro, quelles que soient la nature et la qualité agronomique des terres, soit cohérent et partagé par les élus locaux ? Vous semble-t-il susceptible de contribuer à renforcer notre souveraineté alimentaire ?

**M. Louis-Jean de Nicolaÿ.** – Le débat relatif aux barrages et aux moulins est très sensible au sein du monde agricole. Ces dispositifs qui existent depuis fort longtemps permettent de puiser de l'eau dans les rivières plutôt que dans le cénomanien. C'est pourquoi je souhaiterais que la question d'éventuels arasements fasse l'objet d'une véritable réflexion plutôt que d'une simple décision des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), en vertu de la continuité écologique.

Par ailleurs, l'abaissement de 50 % de la surface des terres artificialisées, en particulier des terres arables, risque d'entraîner l'abandon de certaines terres qu'il deviendrait trop coûteux de cultiver, surtout si on ne peut plus les arroser. Dans la Sarthe, des groupes veulent investir pour développer le tourisme, mais ne peuvent le faire, car ils n'obtiennent pas de permis de construire. En la matière, il me semble important de penser « local » plutôt que « global ».

J'en viens enfin au sujet de la forêt. Comme vous le savez, les forestiers français souhaitent le rétablissement du code de bonnes pratiques sylvicoles. Pour ma part, je regrette que l'on défriche la forêt pour y installer des éoliennes sans schéma directeur, en contrepartie de sommes qui peuvent s'élever à 11 000 euros pour les particuliers ou les communes qui y consentent.

**M. Julien Denormandie, ministre.** – La forêt est considérée à tort comme la première source de captation de carbone. De fait, les sols agricoles en captent bien plus. Pourtant, si les forestiers sont considérés comme des acteurs majeurs du changement climatique, les agriculteurs ne le sont pas. À l'aune de ce constat, le

débat relatif au glyphosate aurait été très différent, puisqu'il nous aurait conduits à opposer les deux objectifs contradictoires et pourtant tous deux légitimes que sont la préservation de la biodiversité et la captation de carbone dans les sols par l'agriculture de conservation qui nécessite le désherbage.

Nous travaillons avec de jeunes agriculteurs à la création de crédits de captation de carbone dans le sol agricole. Les méthodologies sont établies ; il ne reste plus qu'à créer des plateformes d'échange entre une offre et une demande pour valoriser le crédit carbone. Cela permettrait de créer du revenu supplémentaire pour nos agriculteurs en tant que capteurs de CO<sub>2</sub> dans le sol.

La sélection variétale existe depuis 10 000 ans. Il faut prendre garde que les nouvelles techniques de sélection végétales (NBT) n'amènent pas à des dérives et à écarter les risques auxquels elles nous exposent, mais en aucun cas il ne faut les confondre avec les organismes génétiquement modifiés (OGM). Dans un rapport récent, la Commission européenne défend d'ailleurs cette position.

Nous disposons du rapport sur l'expérimentation relative à l'introduction d'un repas végétarien par semaine prévue par la loi Egalim. Les conclusions de ce rapport étant plutôt positives, elles nous ont encouragés à donner un avis favorable à la généralisation de l'expérimentation obligatoire. Je m'engage à vous transmettre ce rapport rapidement.

S'agissant des décrets relatifs à la suppression du plastique dans les emballages de fruits et légumes en 2022, je vous confirme qu'une grande concertation est en cours avec les professionnels.

La limitation des plats transformés serait effectivement légitime, madame Prévile, mais nous nous heurtons à une difficulté de définition de ce qu'est un plat transformé. En effet, en l'état actuel des classifications, une salade niçoise et un plat de lentilles seraient inclus dans cette catégorie. Nous avons demandé à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) de nous fournir des préconisations sur ce sujet.

Par ailleurs, il faut effectivement encourager la consommation de légumes secs. Cela est prévu dans le plan Protéines végétales.

Au-delà des règles, l'artificialisation des sols est d'abord une affaire de volonté politique. Dans le cadre de la loi portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (Élan), j'avais pris des positions très dures sur l'ouverture de complexes commerciaux géants et même sur la création de maisons individuelles en périphérie. Bien que cela m'ait valu les foudres de certains, j'estime préférable de privilégier le réaménagement de friches industrielles et la réhabilitation des logements vacants en centre-ville.

S'agissant enfin du code de bonnes pratiques sylvicoles, je n'ai pas encore trouvé la solution. En effet, son rétablissement doit faire l'objet d'une modification législative recevable ; or celui-ci n'est pas réellement en rapport avec le présent texte. Nous étudions la possibilité de l'introduire *via* une proposition de loi, mais je suis preneur de toute autre solution que le Sénat pourra me proposer !

**M. Guillaume Chevrollier.** – Comme vous, le Sénat est mobilisé pour défendre nos agriculteurs et leurs produits de qualité. Prenons garde de ne pas les entraver en permettant par ce texte de nouvelles distorsions de concurrence.

Comment envisagez-vous de conduire le « Varenne de l'eau » ? Comment le Parlement y sera-t-il associé ?

Ce projet de loi comporte un volet relatif aux chemins ruraux qui inquiète nos agriculteurs. Quelle est votre position ?

Enfin, la création d'un chèque alimentaire inquiète les acteurs de la solidarité alimentaire, car ce dispositif risque de court-circuiter l'organisation actuelle qui fonctionne bien en dépit des disparités territoriales.

**M. Jean-François Longeot, président.** – La solidarité alimentaire ne se résume pas à la distribution de denrées : elle implique des échanges et des contacts qui sont importants tant pour les personnes défavorisées que pour les bénévoles.

**M. Rémy Pointereau.** – La rédaction de l'Assemblée nationale remet en cause les fondements actuels du droit de l'eau. Cela m'inquiète d'autant que si vous vous déclarez favorable aux retenues collinaires, cela ne se traduit pas nécessairement dans les faits.

Par ailleurs, je me réjouis que la taxe sur les engrais azotés ait été abandonnée, car ce dispositif aurait créé une distorsion de concurrence au sein de l'Union européenne.

Enfin, je souhaite insister sur la décarbonation que l'agriculture rend possible. Un hectare de maïs produit vingt tonnes d'oxygène et absorbe quatre fois plus de CO<sub>2</sub> qu'un hectare de forêt. Quand ces captations de CO<sub>2</sub> et ces productions d'oxygène seront-elles rémunérées ?

**Mme Martine Filleul.** – Je regrette que les préconisations de la stratégie nationale de lutte contre la déforestation importée ne soient pas contraignantes. Ce projet de loi n'aurait-il pas pu être l'occasion d'être plus prescriptif ?

S'agissant des biocarburants, une tribune publiée en novembre 2020 par plusieurs associations indique que la France continue d'importer des produits liés à la déforestation, en particulier plus de 3 millions de tonnes de soja par an en provenance du Brésil. Ces associations déplorent l'absence de prise en compte des demandes faites par des parlementaires sur l'exclusion des produits à base d'huile de palme et de soja dans les agrocarburants. Ce projet de loi n'aurait-il pas pu être l'occasion d'affirmer la volonté de transparence de la France en la matière ?

L'agriculture est responsable pour partie de la dégradation de la biodiversité. Malgré une prise de conscience indéniable, certaines tendances lourdes persistent, conduisant notamment à l'intensification des cultures et à l'agrandissement des exploitations. Pensez-vous que les mesures prises dans ce projet de loi sont de nature à inverser ces tendances ?

**M. Olivier Jacquin.** – Il convient de lever la confusion entretenue par certains autour du label agroécologie. En effet, les bénéfiques en termes de captation de carbone de l'agriculture de conservation sont variables.

L'aide au maintien a été supprimée pour le « bio ». Ne faut-il pas maintenir ce dispositif pour certaines productions afin que les prix soient moins élevés pour les consommateurs ?

Enfin, nous ne sommes pas à l'abri d'un retournement du marché qui pourrait « casser les prix ». En Autriche, les producteurs bio vendent leurs produits quasiment au même prix que les agriculteurs traditionnels. Ne pourrait-on pas imaginer un système qui conditionnerait la conversion au bio à une forme de contractualisation ?

**Mme Patricia Demas.** – Comment faire entrer l'agriculture dans l'urbanisme ? Sur quels outils d'urbanisme les acteurs locaux peuvent-ils s'appuyer pour développer les PAT ?

Quelle nouvelle dynamique d'accompagnement de la gestion du foncier local pourrait être développée pour aider les collectivités locales dans leurs stratégies alimentaires et foncières ? En effet, il convient de sortir du cercle vicieux par lequel un propriétaire espère que sa parcelle deviendra constructible pour mieux la vendre, ce qui favorise la déprise agricole, les friches et, à terme, l'étalement urbain.

**M. Frédéric Marchand.** – Quel regard portez-vous sur la proposition émanant du collectif pour une sécurité sociale de l'alimentation de sanctuarisation d'un budget alimentaire de 150 euros par mois et par personne intégré dans le régime général de sécurité sociale ?

**M. Jean Bacci.** – Votre gouvernement envisage d'encourager la construction en bois. Cela exigera notamment un effort de formation.

Le béton de chanvre, en revanche, peut être mis en œuvre par les maçons traditionnels. Le chanvre étant naturellement peu exigeant, sa culture permettrait de mettre à profit les champs actuellement en friche du fait de la pauvreté de leur terre tout en fournissant un complément de revenu aux agriculteurs, à condition toutefois d'aider des industriels à effectuer sa transformation en matériaux de construction.

**M. Julien Denormandie, ministre.** – La compétitivité de l'agriculture est bien sûr liée aux charges. Si les agriculteurs estiment que celles-ci sont trop lourdes, je rappelle que le monde agricole ne paye pas de taxe de production. Elle est aussi liée à la modernisation et à l'innovation. En 2017, la moitié des drones utilisés à titre économique dans notre pays l'étaient par des agriculteurs. Elle est enfin liée aux économies d'échelle, mais il serait dramatique de considérer que notre compétitivité ne tient qu'à la taille de nos exploitations. Un élevage de truies compte en moyenne 190 têtes dans notre pays, alors qu'il en compte 10 000 aux États-Unis. C'est pourquoi j'estime que nous devons avant tout préserver la compétitivité hors coût qu'est la qualité.

Nous allons lancer très prochainement un premier cycle du « Varenne de l'eau ». Celui-ci s'articulera autour de trois groupes de travail qui se concentreront respectivement sur la gestion des risques, l'adaptation de nos pratiques culturelles face au changement climatique et le volet hydraulique.

S'agissant des chemins ruraux, j'avoue ne pas être en capacité de vous répondre précisément, car ce sujet a été porté par d'autres ministres à l'Assemblée nationale. Je me renseignerai.

Les chèques alimentaires, ou plutôt nutritionnels, sont destinés non pas à aider des personnes qui n'auraient pas les moyens de se nourrir, mais à favoriser la consommation de produits de qualité. C'est une politique de santé, et non sociale.

Monsieur Pointereau, je partage votre impatience quant aux retenues d'eau. Il convient toutefois de noter certaines avancées significatives. Par exemple, le décret sur les débits d'usage de l'eau, qui paraîtra prochainement, permettra de combler le vide juridique qui entourait depuis près de dix ans les prélèvements effectués par arrêtés préfectoraux sur les retenues.

Par ailleurs, dans le cadre du plan de relance, j'ai délégué plus de 30 millions d'euros aux territoires afin de compléter les financements locaux des retenues d'eau et des bassines. Comme vous le savez, tout projet de retenue ou de bassine ne peut se faire sans une forte volonté politique locale. Or il n'est pas rare que l'exécutif local renonce à financer ces projets. Enfin, je souhaite que le plan de relance soit l'occasion d'avancer sur le sujet du curage des bassines, qui, de l'avis général, permettrait d'augmenter sensiblement leurs capacités.

Seule l'Europe est compétente pour interdire l'importation de certains produits liés à la déforestation. Pour l'heure, les règles européennes comme celles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) reposent sur une forme d'hypocrisie puisqu'elles permettent d'interdire l'importation des seuls produits qui ont un impact sur notre santé ou sur notre environnement. Autrement dit, loin des yeux, loin de ma conscience environnementale. Ce sont ces règles que nous devons changer et c'est pourquoi le Président de la République a retiré son soutien à l'accord entre l'Europe et le Mercosur.

Vos propos m'ont interloqué, monsieur Jacquin. Je vous accorde que la définition législative de l'agroécologie est très large. S'agissant du bio, le Gouvernement a fait le choix de miser sur l'aide à l'installation plutôt qu'au maintien en agriculture biologique, car il considère que le marché bio est suffisamment mature. Nous discutons actuellement de l'opportunité d'augmenter les aides versées au bio au titre de la PAC de 250 à 340 millions d'euros par an. Les aides à l'agriculture biologique resteront donc massives.

J'estime que conditionner toute nouvelle installation de culture bio à la contractualisation de marchés est un travers qu'il faut éviter. Il faut au contraire favoriser l'entrée de nouveaux producteurs dans le bio.

Le PAT est une organisation territoriale visant à la valorisation du territoire. Les collectivités locales dans leur diversité doivent en conserver l'initiative.

L'agriculture urbaine permet de réconcilier les dissensions entre ruraux et urbains. Le plan de relance permettra notamment le financement d'une bergerie dans les quartiers Nord de Marseille et d'une ferme dans le quartier des Mureaux.

S'agissant du foncier, nous devons avancer en matière de portage.

La RE 2020 vise bien les matériaux biosourcés, monsieur Bacci. Par ailleurs, nous disposons aujourd'hui des technologies nécessaires au développement de la construction bois.

**M. Jean-François Longeot, président.** - Je vous remercie, Monsieur le ministre.



Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la  
résilience face à ses effets  
- Périmètre de la délégation d'articles au fond -  
(Mercredi 19 mai 2021)

**M. Jean-François Longeot, président.** – Au titre des questions diverses, et dans la perspective de l'examen très prochain du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, je vous propose d'acter le périmètre des délégations de plusieurs articles du texte à la commission des affaires économiques, qui, en conséquence, deviendra seule compétente au fond sur ces dispositions.

La répartition des articles entre nos deux commissions s'est faite dans un esprit constructif, avec un souci de dialogue continu et dans la recherche constante d'un équilibre à la fois institutionnel et politique, rendu nécessaire par la diversité des sujets abordés dans ce texte. Je remercie chaleureusement Didier Mandelli pour son implication dans ces échanges.

Dès le mois de mars, un arbitrage du Président du Sénat a permis de fixer les principes d'une répartition par thèmes entre les deux commissions, sur la base du projet de loi initial. Début avril, Sophie Primas et moi-même avons réfléchi à la répartition des articles du texte tel qu'il résultait des travaux de la commission spéciale de l'Assemblée nationale. Enfin, depuis l'adoption du texte par l'Assemblée nationale, nous avons pu finaliser ce que je pourrais appeler un « acte de partage » stabilisé du texte climat, en tenant compte des nombreux articles additionnels adoptés par l'Assemblée nationale au cours des débats en séance publique.

Je souhaite encore une fois souligner que ce périmètre est avant toute chose le fruit d'un compromis politique. Il ne résulte pas, comme c'est l'usage, d'un partage juridique suivant les compétences de l'une ou l'autre commission, qui est d'habitude apprécié notamment au regard de l'historique de l'attribution des textes législatifs déposés ou transmis au Sénat entre les deux commissions.

Nous avons dû faire preuve de souplesse et travailler dans un esprit de compromis afin de trouver le meilleur équilibre qui fasse valoir l'expertise de nos deux commissions.

En particulier, les sujets faisant l'objet de compétences partagées entre les deux commissions aux termes de l'acte de partage ont donc dû être « départagés » avec pragmatisme et réalisme. Le meilleur exemple de cette recherche d'équilibre est à cet égard le partage que je vous proposerai concernant les modifications du code minier dont l'examen des dispositions au fond est réparti entre les deux commissions. Les articles relatifs à l'artificialisation des sols sont un autre exemple de ce compromis politique car ce sujet revêt une triple dimension « urbanisme », « aménagement du territoire », et « protection de la biodiversité ».

Je souhaite donc insister sur le caractère singulier – et qui doit le rester – de la répartition des articles telle que je vous la soumets.

C'est pourquoi le raisonnement particulier qui a été le nôtre avec la présidente de la commission des affaires économiques ne saurait donc tenir lieu de précédent lorsqu'il s'agira d'apprécier si un texte portant sur un sujet abordé dans le projet de loi « Climat et résilience » doit être - ou pas - renvoyé à notre commission au fond.

J'appelle votre attention sur un point de procédure concernant la délégation au fond. Selon une convention bien établie, la délégation d'articles interdit à la commission saisie au fond, c'est-à-dire dans le cas d'espèce à notre commission, de s'exprimer sur les articles qu'elle a délégués ni de déposer des amendements.

Voici donc le résultat de nos échanges.

Le titre I<sup>er</sup> « Informer, former et sensibiliser », le titre III « Se déplacer » et le titre VI « Renforcer la protection judiciaire de l'environnement » seront intégralement examinés par notre commission, sans délégation au fond d'articles à la commission des affaires économiques.

Pour les autres titres du projet de loi, il est proposé de déléguer au fond à la commission des affaires économiques les articles 15 *bis* et 15 *ter*, 18 *ter*, 19 *bis* D à 19 *bis* F, 20 *bis* A, 20 *ter*, 20 *quinquies* A, 20 *quinquies*, 20 *septies*, 20 *decies* à 21, et 22 *bis* A à 22 *bis*, au sein du titre II « Produire et travailler » - ces articles concernent les marchés publics portant sur la fourniture de produits agricoles, l'énergie, et contiennent des dispositions relatives à la politique forestière. Sur le code minier, une répartition équilibrée et respectueuse des domaines d'expertise des deux commissions a pu être définie.

Il est aussi proposé de déléguer au fond l'ensemble du titre IV « Se loger », à l'exception des articles 46, 52 *bis* C, 56 à 57, 57 *bis* à 58 *bis*.

Les responsabilités sur le volet « Se nourrir » du titre V ont été partagées entre les deux commissions ; il est proposé de déléguer les articles 59 à 59 *ter*, 60 et 60 *bis*, 65 à 66 *bis* et 66 *quater*.

Au sein du titre VII (nouveau titre inséré par les députés relatif à l'évaluation), un seul article sera délégué : l'article 82 sur la restauration collective par coordination avec les dispositions sur les marchés publics.

Au total, ce sont 86 articles sur 218 que je vous propose de déléguer à la commission des affaires économiques, si vous en êtes d'accord.

*Il en est ainsi décidé.*

**M. Jean-François Longeot, président.** - J'informe également la commission que nos collègues de la commission des affaires économiques devraient se saisir d'environ 47 articles pour avis simple. Trois autres commissions se saisiront partiellement du texte pour avis : la commission des lois pour une trentaine d'articles ; la commission de la culture pour une quinzaine d'articles ; et la commission des finances pour cinq articles à ce stade.