

# le Grenelle Environnement



## Projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement

Fiches thématiques

Août 2008

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

Document de travail



## SOMMAIRE

<b>FICHE N° 1 : ENGAGEMENTS EN MATIERE DE LUTTE CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE (ARTICLE 2)</b> .....	<b>7</b>
ARTICLE 2- I .....	7
ARTICLE 2 – II.....	9
<b>FICHE N° 2 : REDUCTION DES CONSOMMATIONS D'ENERGIE DES BATIMENTS (ARTICLES 3 A 6)</b> .....	<b>11</b>
ARTICLE 3 .....	11
<i>ETAT DES LIEUX</i> .....	11
<i>OBJECTIF</i> .....	12
ARTICLE 4 .....	12
ARTICLE 5 .....	13
<i>LA DEFINITION D'UN CADRE POUR L'AUDIT ENERGETIQUE ET LA RENOVATION DES BATIMENTS EXISTANTS</i> .....	15
<i>LA RENOVATION DES LOGEMENTS ANCIENS</i> .....	16
<i>LA RENOVATION DES LOGEMENTS SOCIAUX</i> .....	16
ARTICLE 6 .....	16
<b>FICHE N°3 : URBANISME (ARTICLES 7 ET 8)</b> .....	<b>17</b>
ARTICLE 7-I .....	17
ARTICLE 7-II .....	18
ARTICLE 7-III .....	19
ARTICLE 8 .....	20
<b>FICHE N°4 : OBJECTIFS GENERAUX EN MATIERE DE TRANSPORTS</b> .....	<b>21</b>
ARTICLE 9 .....	21
OBJECTIF : REDUIRE LES EMISSIONS DE CO2 DE 20% D'ICI 2020 POUR LES RAMENER A LEUR NIVEAU DE 1990 .....	21
REDUCTION DES POLLUTIONS.....	22
<b>FICHE N°5 : TRANSPORTS DE MARCHANDISES (ARTICLE 10)</b> .....	<b>23</b>
PARAGRAPHE I : LE RENFORCEMENT DU TRANSPORT COMBINE .....	23
PARAGRAPHE II :	
LA RENOVATION DU RESEAU FERRE NATIONAL .....	24
DEVELOPPER DES SERVICES MASSIFIES D'AUTOROUTES FERROVIAIRES.....	25
LES OPERATEURS FERROVIAIRES DE PROXIMITE .....	26
PARAGRAPHE III : LA COMPETITIVITE DES PORTS FRANÇAIS .....	27
PARAGRAPHE IV : LES AUTOROUTES DE LA MER .....	28
PARAGRAPHE V : .....	30
LA REALISATION DU CANAL SEINE-NORD .....	30
LE PLAN D'AIDE A LA BATELLERIE .....	31
PARAGRAPHE VI : L'AMELIORATION DES PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES DU TRANSPORT ROUTIER.....	32

<b>FICHE N°6 : TRANSPORTS DE VOYAGEURS (ARTICLE 11)</b> .....	<b>33</b>
PARAGRAPHE I : OBJECTIFS GENERAUX .....	33
PARAGRAPHE II : TRANSPORTS AERIENS.....	34
PARAGRAPHE III : TRANSPORTS FERROVIAIRES .....	41
<b>FICHE N°7 : TRANSPORTS URBAINS ET PERIURBAINS (ARTICLE 12)</b> .....	<b>45</b>
<b>ARTICLE 12- I</b> .....	<b>45</b>
LE CO-VOITURAGE .....	45
L'AUTOPARTAGE.....	46
LE CODE DE LA RUE .....	46
<b>ARTICLE 12- II</b> .....	<b>46</b>
SITUATION ACTUELLE.....	47
FINANCEMENT .....	47
APPEL A PROJETS.....	47
FUTURS PROJETS CONNUS.....	47
<b>FICHE N°8 : TRANSPORTS EN ILE DE FRANCE</b> .....	<b>49</b>
<b>ARTICLE 13</b> .....	<b>49</b>
ETAT DES LIEUX.....	49
OBJECTIF DU GRENELLE : ACCELERER L'AMELIORATION DES TRANSPORTS URBAINS EN ILE DE FRANCE.....	49
<b>FICHE N°9 : ENERGIE (ARTICLES 16 A 18)</b> .....	<b>51</b>
<b>FICHE N° 10 : LA RECHERCHE DANS LE DOMAINE DU DEVELOPPEMENT DURABLE (ARTICLE 19)</b> .....	<b>57</b>
<b>FICHE N° 11 : ARRETER LA PERTE DE LA BIODIVERSITE (ARTICLES. 20 A 23)</b> .....	<b>61</b>
<b>ARTICLE 20</b> .....	<b>61</b>
ETAT DE LA BIODIVERSITE EN FRANCE .....	61
LA STRATEGIE NATIONALE POUR LA BIODIVERSITE.....	62
QU'EST CE QU'UNE STRATEGIE NATIONALE DE CREATION D'AIRES PROTEGEES ? .....	62
<b>ARTICLE 21 : TRAME VERTE ET TRAME BLEUE</b> .....	<b>63</b>
<b>ARTICLE 22 : QUELLE CONNAISSANCE A-T-ON DE LA BIODIVERSITE ?</b> .....	<b>64</b>
<b>ARTICLE 23 : QUELS SONT LES FINANCEMENTS MOBILISES POUR LA BIODIVERSITE ?</b> .....	<b>64</b>
<b>FICHE N° 12 : RETROUVER UNE BONNE QUALITE ECOLOGIQUE DE L'EAU (ARTICLES 24 A 27)</b> .....	<b>65</b>
<b>ARTICLE 24</b> .....	<b>65</b>
<b>ARTICLE 25 : LES OBJECTIFS ET LES PRINCIPAUX MOYENS D'ACTION</b> .....	<b>66</b>
<b>ARTICLE 26 : LE CAS PARTICULIER DE LA TRAME BLEUE</b> .....	<b>67</b>
<b>ARTICLE 27 : L'IMPORTANCE DE LA CONNAISSANCE</b> .....	<b>67</b>

<b>FICHE N° 13 : UNE AGRICULTURE DIVERSIFIEE, PRODUCTIVE ET DURABLE (ARTICLE 28).....</b>	<b>69</b>
<b>FICHE N° 14 : SYLVICULTURE DIVERSIFIEE, PRODUCTIVE ET DURABLE.....</b>	<b>73</b>
ARTICLE 29 .....	73
SYNTHESE .....	73
ETAT DE LA FORET EN FRANCE.....	73
LE CONSENSUS ISSU DU GRENELLE .....	74
LES MOYENS RETENUS DANS LE PROJET DE LOI.....	74
<b>FICHE N°15 : LA GESTION INTEGREE DE LA MER AVEC LE LITTORAL (ARTICLE 30).....</b>	<b>77</b>
<b>FICHE N°16 : PREVENTION DES RISQUES POUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTÉ - PREVENTION DE DES DECHETS : LES GRANDS PRINCIPES (ARTICLE 31).....</b>	<b>81</b>
<b>FICHE N°17 : LE PLAN NATIONAL SANTE-ENVIRONNEMENT (ARTICLE 32) .....</b>	<b>83</b>
<b>FICHE N°18 : POLLUTIONS CHIMIQUES (ARTICLE 33).....</b>	<b>87</b>
<b>FICHE N°19 : SUBSTANCES PREOCCUPANTES (ARTICLE 34).....</b>	<b>91</b>
<b>FICHE N°20 : POLLUTION DE L'AIR INTERIEUR ET EXTERIEUR (ARTICLE 35).....</b>	<b>93</b>
<b>FICHE N°21 : POLLUTIONS LUMINEUSES (ARTICLE 36) .....</b>	<b>97</b>
<b>FICHE N°22 : RISQUES EMERGENTS ET SANTE (ARTICLE 37) .....</b>	<b>99</b>
<b>FICHE N°23 : SITES POLLUES (ARTICLE 38).....</b>	<b>101</b>
<b>FICHE N°24 : PREVENTION DES RISQUES MAJEURS (ARTICLE 39).....</b>	<b>103</b>
ARTICLE 39-A .....	103
LE PLAN SEISME AUX ANTILLES.....	103
L'OUTRE-MER CONSTITUE LA PARTIE DE LA NATION LA PLUS EXPOSEE AUX ALEAS NATURELS.....	104
ARTICLE 39-B .....	105
DES POLITIQUES EN FAVEUR DE LA PREVENTION DES INONDATIONS ONT ETE MISES EN PLACE DEPUIS 2002.....	106
<b>FICHE N° 25 : DECHETS (ARTICLE 41).....</b>	<b>109</b>
<b>FICHE N°26 : ETAT EXEMPLAIRE (ARTICLE 42) .....</b>	<b>113</b>
<b>FICHE N°27 : INSTITUTIONS ET ACTEURS (ARTICLE 43).....</b>	<b>117</b>

<b>FICHE N°28 : LES COLLECTIVITES LOCALES : INTEGRATION DU DEVELOPPEMENT DURABLE (ARTICLE 44)</b> .....	<b>119</b>
<b>FICHE N°29 : LE PRINCIPE DE TRANSPARENCE ENVIRONNEMENTALE (ARTICLE 45):</b> .....	<b>121</b>
<b>FICHE N°30 : RESPONSABILITE SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE DES ENTREPRISES (ARTICLE 46)</b> .....	<b>123</b>
ALINEA 1 : <b>L'OBLIGATION D'INTRODUIRE DANS LES RAPPORTS ANNUELS DES INFORMATIONS RELATIVES AUX POLITIQUES DE DEVELOPPEMENT DURABLE</b> .....	123
ALINEA 2 : <b>LA FORMATION AUX THEMES ENVIRONNEMENTAUX DANS LE CADRE DE L'ENTREPRISE</b> .....	124
ALINEA 3 : <b>LE ROLE DES INSTITUTIONS REPRESENTATIVES DU PERSONNEL</b> .....	124
ALINEA 4 .....	125
ALINEA 5 : <b>LABELS ET CERTIFICATIONS ENVIRONNEMENTALES</b> .....	125
ALINEA 6 .....	125
ALINEA 7 .....	126
ALINEA 8 .....	126
ALINEA 9 .....	127
<b>FICHE N°31 : CONSOMMATION DURABLE (ARTICLE 47)</b> .....	<b>129</b>
<b>FICHE N°32 : EDUCATION / FORMATION (ARTICLE 48)</b> .....	<b>133</b>
<b>FICHE N°33 : OUTRE-MER (ARTICLES 49 ET 50)</b> .....	<b>137</b>

## **Fiche n° 1 : ENGAGEMENTS en matière de LUTTE contre le CHANGEMENT CLIMATIQUE**

### Article 2

#### Article 2- I

*« La lutte contre le changement climatique est placée au premier rang des priorités. Dans cette perspective, est confirmé l'engagement pris par la France de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, afin de ramener à cette échéance ses émissions annuelles de gaz à effet de serre à un niveau inférieur à 140 millions de tonnes équivalent CO2 ».*

#### **1. Les émissions de gaz à effet de serre de la France sont estimées à environ 541 millions de tonnes équivalent CO2 (MteqCO2) pour l'année 2006.**

Ces émissions sont inférieures d'environ 4% au plafond fixé par le protocole de Kyoto pour la période 2008-2012, soit 564 MteqCO2. Alors que l'application du protocole de Kyoto a débuté le 1er janvier 2008, la France est l'un des rares pays industrialisés dont les émissions se situent d'ores et déjà en deçà de son engagement international. Les principaux gaz à effet de serre sont le gaz carbonique (combustibles fossiles, retournement de prairies, certains procédés industriels), le méthane (fermentation de matière organique –lisiers, décharges...-, digestion des ruminants, fuites de réseaux gaziers, de torchères et de mines de charbon), le dioxyde d'azote (engrais azotés excédentaires, certains procédés industriels), les gaz halogénés (climatisation, réfrigération, procédés industriels), l'ozone (polluant secondaire résultant des émissions des moteurs).

#### **2. La France confirme son intention d'emprunter le chemin du « Facteur 4 », soit une diminution par 4 de ses émissions à l'horizon 2050 par rapport à 1990.**

Cet objectif était déjà mentionné dans la loi sur l'énergie de 2005. Le Président de la République a confirmé cet objectif à la tribune des Nations-Unies à New-York à l'automne dernier.

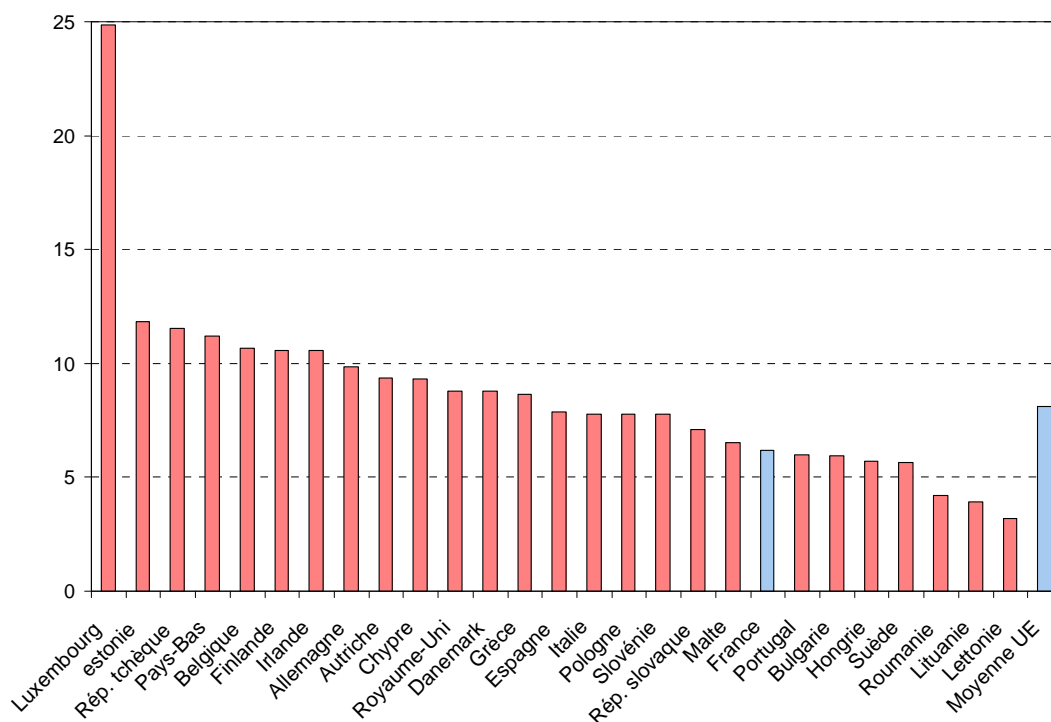
*« La France se fixe comme objectif de devenir l'économie la plus efficiente en équivalent carbone de la Communauté européenne d'ici 2020. A cette fin, elle prendra toute sa part à la réalisation de l'objectif de réduction d'au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre de la Communauté européenne à cette échéance, cet objectif étant porté à 30 % pour autant que d'autres pays industrialisés hors de la Communauté européenne s'engagent sur des objectifs comparables et que les pays en développement les plus avancés apportent une contribution adaptée. Elle soutiendra également la conclusion d'engagements internationaux contraignants de réduction des émissions. Elle concourra, de la même manière, à la réalisation de l'objectif d'amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique de la Communauté européenne et s'engage à porter la part des énergies renouvelables à au moins 20 % de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020 ».*

1. Les objectifs européens ont été fixés par le Conseil européen de mars 2007.

Ils placent l'Union européenne en position de leader dans les négociations internationales.

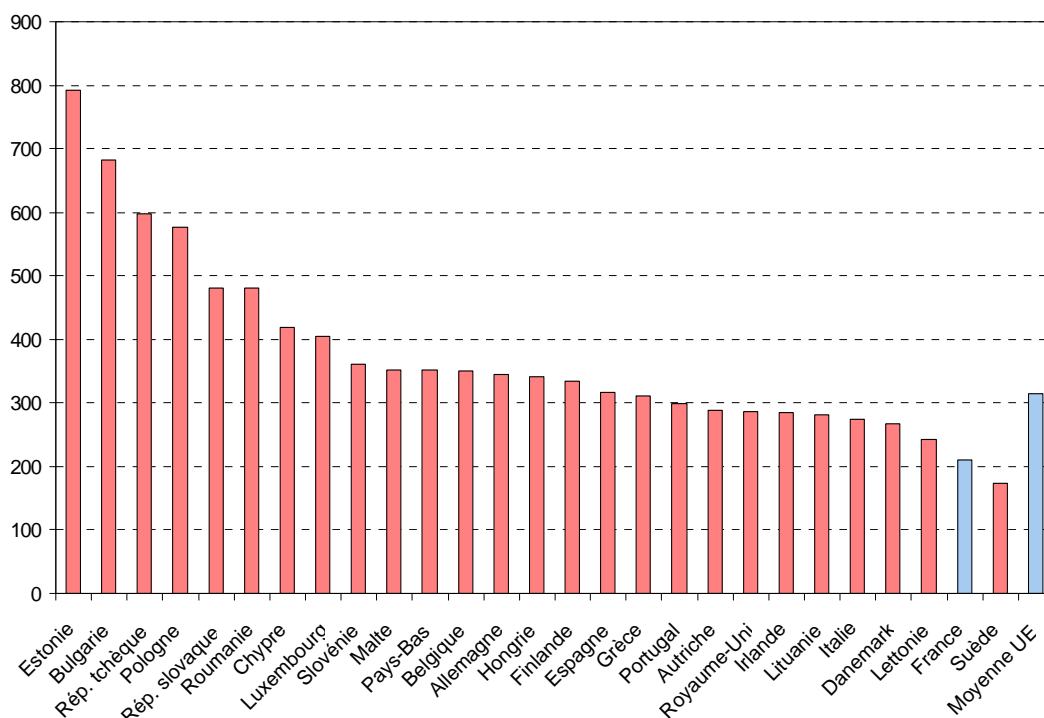
2. La France est déjà l'un des pays les plus sobres en CO2 de l'Union européenne, avec des émissions par habitant inférieures de 25% à la moyenne européenne, et de 30 à 40% inférieures à celles de ses grands voisins (Allemagne, Royaume-Uni).

### *Emissions de CO2 par habitant*



### *Emissions de CO2 par unité de PIB (kg CO2/millier € 2000 en parité de pouvoir d'achat)*





### Article 2 – II

« Les mesures nationales de lutte contre le changement climatique porteront en priorité sur la baisse de la consommation d'énergie des bâtiments et la réduction des émissions de gaz à effet de serre des **secteurs des transports et de l'énergie** ».

**Il s'agit des deux secteurs pour lesquels les émissions sont en augmentation depuis 1990 et pour lesquels des marges de progrès substantielles existent.** Des progrès dans ces secteurs ont en outre des répercussions directes en termes de pouvoir d'achat.

« Pour parvenir à une croissance sobre en carbone, le coût des émissions de gaz à effet de serre doit être progressivement pris en compte dans le prix des biens et services. Trois lignes directrices seront privilégiées : l'amélioration de l'information sur le coût écologique des échanges ; l'adoption de nouvelles réglementations ; la mise en place de dispositifs incitatifs économiques, incluant l'assujettissement de nouveaux secteurs d'activité à un système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre comportant une part significative d'allocation des quotas par mise aux enchères, cette part tenant compte du degré d'exposition à la concurrence internationale.

L'Etat étudiera la création d'une contribution dite « climat-énergie » en vue d'encourager les comportements sobres en carbone et en énergie. Cette contribution aura pour objet d'intégrer les effets des émissions de gaz à effet de serre dans les systèmes de prix par la taxation des consommations d'énergies fossiles. Elle sera strictement compensée par une baisse des prélèvements obligatoires de façon à préserver le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises

La France soutiendra la mise en place d'un mécanisme d'ajustement aux frontières pour les importations en provenance des pays qui refuseraient de contribuer à raison de leurs responsabilités et capacités respectives à l'effort mondial de réduction des émissions de gaz à effet de serre après 2012.

*Les dispositifs incitatifs économiques et les financements publics consacrés à des investissements de production ou de consommation d'énergie tiendront compte des économies d'énergies réalisées et du temps nécessaire à la rentabilisation des investissements concernés. L'efficacité de ces mécanismes et dispositifs sera évaluée notamment au regard de leur coût par rapport au volume d'émissions de gaz à effet de serre évitées.*

*Les dispositifs incitatifs économiques et les financements publics qui auront pour objet la réduction des émissions de gaz à effet de serre devront être justifiés par référence au coût de la tonne de dioxyde de carbone évitée ».*

## **Fiche n° 2 : Réduction des consommations d'énergie des bâtiments**

### **Articles 3 à 6**

#### **Article 3**

*« Le secteur du bâtiment, qui consomme plus de 40 % de l'énergie finale et contribue pour près du quart aux émissions nationales de gaz à effet de serre, représente le principal gisement d'économies d'énergie exploitable immédiatement. L'amélioration thermique des constructions réalisée à grande échelle réduira durablement les dépenses énergétiques, améliorera le pouvoir d'achat des ménages et contribuera à la réduction des émissions de dioxyde de carbone. Cela implique le développement de nouvelles technologies dans la construction neuve et la rénovation accélérée du parc existant ».*

Il s'agit d'opérer **une rupture dans la consommation d'énergie du secteur des bâtiments, secteur prioritaire car premier consommateur d'énergie en France et important émetteur de gaz à effet de serre** comme le rappelle l'article 3.

#### **1. Etat des lieux**

**Le secteur du bâtiment est en effet le plus gros consommateur d'énergie** en France parmi l'ensemble des secteurs économiques. Il consomme actuellement 68,2 millions de tonnes d'équivalent pétrole, soit **42,5 % de l'énergie finale totale**. C'est chaque année plus d'une tonne d'équivalent pétrole consommée par chaque Français.

Il produit **123 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit 23 % des émissions nationales**. Ces rejets ont augmenté d'environ **15% depuis 1990**. Chaque Français libère ainsi dans l'atmosphère environ deux tonnes de CO<sub>2</sub>.

Parmi les différents gaz à effet de serre émis par les bâtiments, **le CO<sub>2</sub> représente le gaz majoritaire, à hauteur de 96 %, en raison du contenu élevé en carbone des combustibles fossiles consommés pour le chauffage ainsi que de l'électricité utilisée lors des périodes froides**. Les gaz réfrigérants (froid, climatisation) en constituent une autre partie.

L'énergie est consommée pour 2/3 dans les logements et pour 1/3 dans le secteur tertiaire. Cette proportion reste sensiblement constante depuis vingt ans.

On compte actuellement en France **30,7 millions de logements, dont 25,8 millions de résidences principales, 3 millions de résidences secondaires et 1,9 millions de logements vacants**. Le parc total des résidences représente une surface d'environ 2,66 milliards de m<sup>2</sup>, à comparer aux 850 millions de m<sup>2</sup> de surface chauffée du secteur tertiaire.

**La consommation moyenne d'énergie primaire<sup>1</sup> des résidences principales pour le chauffage et l'eau chaude est de 240 kWh/m<sup>2</sup> (hors bois) ; elle est de 164 kWh/m<sup>2</sup> en énergie finale.**

---

<sup>1</sup> Une source d'énergie primaire est une forme d'énergie disponible dans la nature avant toute transformation. Si elle n'est pas utilisable directement, elle doit être transformée en une source d'énergie secondaire pour être mise en œuvre. Dans l'industrie de l'énergie, on distingue la production d'énergie primaire, de son stockage et son transport sous la forme d'énergie secondaire, et de la consommation d'énergie finale.

Les constructions neuves ont représenté chaque année sur la période 1990-2002, 300 000 logements en moyenne et 12,4 millions de m<sup>2</sup> de bâtiments tertiaires chauffés. La construction de logements connaît ces dernières années une très forte hausse avec 430 000 mises en chantier en 2006. La construction neuve est soumise depuis 1974 à des réglementations thermiques (RT) de plus en plus exigeantes. La dernière, la RT 2005, conduit à des logements dont la consommation en énergie primaire est située entre 80 et 130 kWh/m<sup>2</sup>/an dans le cas d'un chauffage à énergie fossile et entre 130 et 250 kWh/m<sup>2</sup>/an en cas de chauffage électrique, la fourchette dépendant de la situation climatique.

Les démolitions n'étant que de 0,1 à 0,2% du parc, le poids des bâtiments construits antérieurement aux réglementations thermiques est donc très important. Il pourrait constituer entre 60 à 75 % du parc en 2050.

## **2. Objectif**

Pour parvenir au « **Facteur 4** » en 2050 (diminuer par 4 les émissions de gaz à effet de serre), il est nécessaire d'une part d'orienter rapidement la construction de bâtiments neufs vers des **solutions à très faible consommation, puis à énergie positive**, et d'autre part d'engager un **programme de réhabilitation du parc existant**.

**Le Grenelle de l'Environnement a défini un plan de grande ampleur visant à réduire durablement les dépenses énergétiques, dégager des marges de pouvoir d'achat des Français, et répondre à l'enjeu majeur de réduction des émissions de gaz à effet de serre.**

### **Article 4**

*« L'État se fixe comme objectifs que :*

*a) Toutes les constructions neuves faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter de la fin 2012 et, par anticipation à compter de fin 2010, s'il s'agit de bâtiments publics et de bâtiments affectés au secteur tertiaire, présentent une consommation d'énergie primaire inférieure à un seuil de 50 kilowattheures par mètre carré et par an en moyenne, ce seuil étant modulé en fonction de la localisation, des caractéristiques, de l'usage et des émissions de gaz à effet de serre des bâtiments ;*

*b) Toutes les constructions neuves faisant l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter de la fin 2020 présentent, sauf exception, une consommation d'énergie primaire inférieure à la quantité d'énergie qu'ils produiront à partir de sources renouvelables ;*

*c) Les logements neufs construits dans le cadre du programme national de rénovation urbaine prévu par la loi n° 2003-710 du 1<sup>er</sup> août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine respectent par anticipation les exigences prévues au a.*

*Pour atteindre ces objectifs, les acquéreurs de logements dont la performance énergétique excèdera les seuils fixés par la réglementation applicable, pourront bénéficier d'un avantage supplémentaire au titre de l'aide à l'accession à la propriété et du prêt à taux zéro ».*

Cet article retient des objectifs ambitieux de normes de construction pour les bâtiments neufs.

Entre une maison construite selon la norme « bâtiment basse consommation (BBC) » et une maison mal isolée, la facture moyenne annuelle de chauffage varie entre moins de 250 € et plus de 1 800 €, soit un facteur variant de 1 à 8.

- Les logements neufs sont aujourd'hui soumis à la « réglementation thermique 2005 », qui fixe des objectifs de performance thermique (pour le chauffage, le refroidissement et l'eau chaude) entre 80 et 250 kWh<sub>EP</sub>/m<sup>2</sup>/an, selon la zone géographique et le mode de chauffage.
- L'objectif est d'amener les logements neufs à la norme « bâtiment basse consommation (BBC) » à l'horizon 2012, soit en moyenne 50 kWh<sub>EP</sub>/m<sup>2</sup>/an, avec une modulation en fonction de la localisation, des caractéristiques, de l'usage et des émissions de gaz à effet de serre des bâtiments.

*Nota : La norme BBC aura pour objectif de réduire les consommations d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub>. Elle imposera un niveau d'exigence plus élevé qu'à l'heure actuelle et impliquera donc un saut qualitatif important en matière d'isolation, mais aussi de chauffage. Les technologies actuelles devront donc être plus performantes et mieux régulées. Les différentes sources d'énergie, notamment l'électricité et le gaz, auront en tout état de cause leur place, dans un mix énergétique équilibré.*

- L'investissement supplémentaire pour atteindre la norme BBC est estimé à 180 €/m<sup>2</sup> par rapport à la norme RT2005 et à 120 €/m<sup>2</sup>. Cet investissement doit être mis en relation avec le coût de la construction (1 200 €/m<sup>2</sup>) et du foncier.
- La construction de logements BBC fera l'objet d'incitations, de sorte à aider la profession à s'adapter progressivement et à être à même de basculer en « tout BBC » à compter de 2013.

**L'échéance suivante est la généralisation des logements neufs à énergie positive (qui produisent plus d'énergie à partir de sources renouvelables qu'ils n'en consomment) en 2020.**

### **Article 5**

*« L'État se fixe comme objectif de réduire les consommations d'énergie du parc des bâtiments existants d'au moins 38 % d'ici 2020.*

*I. – Tous les bâtiments de l'État et de ses établissements publics seront soumis à un audit d'ici 2010. L'objectif est, à partir du diagnostic ainsi établi, d'engager leur rénovation d'ici 2012 avec traitement de leurs surfaces les moins économes en énergie. Cette rénovation aura pour objectif, selon un programme adapté aux spécificités de chaque administration et établissement public, de réduire d'au moins 40 % les consommations d'énergie et d'au moins 50 % les émissions de gaz à effet de serre de ces bâtiments dans un délai de dix ans. L'État incitera les collectivités territoriales, dans le respect de leur libre administration, à engager un programme de rénovation de leurs bâtiments en matière d'économies d'énergie dans les mêmes conditions et au même rythme qu'indiqués à l'alinéa précédent.*

*Il sera fait appel de façon privilégiée à des contrats de partenariat public-privé pour réaliser les travaux de rénovation en matière d'économie d'énergie portant sur respectivement les 50 et 70 millions de mètres carrés de surface des bâtiments de l'État et de ses principaux établissements publics.*

II. – L'État se fixe comme objectif la rénovation de l'ensemble du parc de logements sociaux. Pour commencer, dès avant 2020, les travaux sur les 800 000 logements sociaux dont la consommation annuelle d'énergie est supérieure à 230 kilowattheures d'énergie primaire par mètre carré ramèneront leur consommation annuelle d'énergie à des valeurs inférieures à 150 kilowattheures d'énergie primaire par mètre carré.

Ce programme de rénovation est ainsi réparti :

Année	2009	2010	2011	2012 à 2020
Logements sociaux rénovés	40 000	60 000	70 000	70 000/an

À cet effet, une enveloppe de prêts à taux privilégiés sera accordée aux organismes bailleurs de logements sociaux. Des conventions entre l'État et ces organismes définiront les conditions de réalisation du programme et prévoiront les modalités de financement des travaux de rénovation notamment à partir des économies réalisées grâce à ces travaux de rénovation. À l'appui de ces conventions, l'État pourra attribuer des subventions qui pourront s'élever jusqu'à 20 % du coût des travaux.

Les organismes bailleurs de logements sociaux seront encouragés à recourir aux énergies renouvelables.

III. – Afin de permettre une rénovation accélérée du parc résidentiel existant en matière d'économie d'énergie, l'État mettra en place des actions spécifiques incluant un ensemble d'incitations financières destinées à encourager la réalisation des travaux. Ainsi :

a) L'État favorisera la conclusion d'accords avec le secteur des banques et des assurances pour développer le financement des investissements d'économies d'énergie ; ces accords auront pour objet la mise en place de prêts aux particuliers dont les caractéristiques financières permettront le remboursement des annuités d'emprunt au moyen des économies d'énergie réalisées ; de même, l'État encouragera la simplification et l'aménagement des contrats de performance énergétique en vue de faciliter leur diffusion ;

b) Un crédit d'impôt sur le revenu sera prévu afin notamment d'inciter à des économies d'énergie par la rénovation des logements donnés en location et la réalisation des travaux ou l'acquisition des équipements les plus performants ;

c) Les propriétaires de surfaces importantes affectées aux activités tertiaires, notamment les sociétés foncières, pourront être assujettis au dispositif des certificats d'économie d'énergie.

L'État incitera les bailleurs et les associations de locataires à engager une concertation pour déterminer les modalités de partage des économies d'énergie réalisées par ces investissements.

En complément des mesures précitées, l'État mettra à l'étude des dispositifs d'incitations financières visant à encourager les ménages et les syndicats de copropriétaires à réaliser des travaux de rénovation lourde destinés à accroître la performance énergétique de logements anciens aux caractéristiques thermiques très dégradées. Ces dispositifs privilégieront les financements qui tirent parti des gains réalisés par les économies d'énergie. L'étude analysera également les possibilités de mettre en œuvre à terme des obligations de travaux de rénovation.

*L'État encouragera la constitution d'un groupement de l'ensemble des acteurs du plan de rénovation des bâtiments pour suivre et adapter les chantiers de rénovation en matière d'économie d'énergie dans les secteurs résidentiel et tertiaire ».*

### **1. La définition d'un cadre pour l'audit énergétique et la rénovation des bâtiments existants**

- **Le diagnostic de performance énergétique(DPE)** a été créé en 2006 par Jean-Louis BORLOO, alors ministre de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement.

**Le DPE constitue un grand progrès dans l'information des propriétaires et locataires de logements il permet à chaque ménage qui achète ou loue un logement de mieux évaluer sa consommation énergétique et son coût, de mesurer l'impact sur l'effet de serre et de disposer de conseils pour maîtriser sa consommation d'énergie.**

Le diagnostic de performance énergétique est établi par un professionnel et se traduit par un document qui donne 4 informations principales :

- une description des principales caractéristiques du bâtiment et de ses équipements thermiques ;
- une estimation de la consommation annuelle d'énergie et de son coût, et un classement de la consommation au m<sup>2</sup> selon le principe de l' « étiquette énergie » (échelle de A à G) ;
- l'indication de la quantité de CO<sub>2</sub> émise du fait de cette consommation, avec un classement selon une « étiquette climat » ;
- des recommandations pour maîtriser les consommations d'énergie, en particulier les travaux qui pourraient être réalisés pour améliorer la performance énergétique du bâtiment.

La lecture de ce diagnostic est facilitée par une double étiquette et une estimation chiffrée en euros. La réalisation d'un diagnostic de performance énergétique est obligatoire à l'occasion de la **vente** de chaque logement ou bâtiment (sauf exceptions) en France métropolitaine depuis le 1er novembre 2006.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2007 toute signature d'un contrat de **location** d'un logement doit également s'accompagner d'un diagnostic de performance énergétique. Ce dispositif concerne donc également les 2 millions de locations de logements qui interviennent chaque année.

Les résultats de ces diagnostics doivent aussi être **tenus à disposition**, par le vendeur ou le bailleur, **de tout candidat acquéreur ou locataire** qui en fait la demande, **dès la mise en vente ou en location** du bâtiment ou de la partie du bâtiment.

#### ➤ **La généralisation du DPE**

A la suite du **Grenelle de l'Environnement**, Jean-Louis BORLOO, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, a décidé d'accélérer la généralisation du DPE :

- un diagnostic de performance énergétique doit désormais être réalisé pour les **bâtiments neufs** dont le permis de construire a été déposé après le 1er juillet 2007 ;
- les gestionnaires des **bâtiments publics importants** doivent désormais **afficher le DPE** dans le hall d'accueil du bâtiment, de manière visible du public ; cet affichage vise à sensibiliser le public, les occupants et le gestionnaire du bâtiment sur les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre qu'engendre le bâtiment, et sur les

mesures d'économies d'énergie à prendre, notamment lors des périodes d'inoccupation du bâtiment.

Depuis le 1er novembre 2007, les diagnostics de performance énergétique doivent être réalisés par des opérateurs dont les compétences ont été **certifiées**. Plus de 6 500 opérateurs ont d'ores et déjà obtenu leur certification pour les différents types de diagnostic (dont près de 5 000 pour le DPE), après avoir passé avec succès des examens théoriques et pratiques permettant de vérifier les compétences exigées par arrêté ministériel. Le nombre de professionnels certifiés va encore s'accroître dans les prochaines semaines.

## **2. La rénovation des logements anciens**

L'objectif est d'inciter les ménages à entreprendre des rénovations thermiques lourdes qui améliorent significativement la performance énergétique de leur logement.

Le coût de ces rénovations lourdes est estimé à 360€/m<sup>2</sup>. Le Grenelle de l'Environnement recommande d'atteindre un rythme de 400 000 rénovations par an, de sorte à placer le bâtiment sur le chemin du « Facteur 4 » à l'horizon 2050 (diminution par 4 des émissions à cet horizon).

L'objectif de réduction des consommations énergétiques du parc de bâtiments existants est d'au moins 12 % d'ici 2012 et d'au moins 38 % d'ici 2020.

Ces rénovations seront financées en grande partie par les économies d'énergie. Cependant, afin de lever les obstacles notamment psychologiques, un dispositif incitatif sera nécessaire.

## **3. La rénovation des logements sociaux**

En ce qui concerne plus particulièrement les logements sociaux, l'objectif est de traiter d'abord les 800 000 logements les moins performants du point de vue de la consommation énergétique, dont environ 180 000 logements sociaux dans les programmes de rénovation urbaine (hors réhabilitations engagées depuis le début du programme).

Ce programme pourra être financé très majoritairement (environ 80%) par les économies d'énergie et pourra bénéficier de subventions de l'Etat et de prêts bonifiés.

Les collectivités locales pourront, si elles le souhaitent, apporter un concours supplémentaire pour renforcer l'ambition du programme

### **Article 6**

*« Un programme de formation professionnelle, de recrutement et de qualification des professionnels du bâtiment sera engagé, dans le but notamment d'encourager l'activité de rénovation du bâtiment, dans ses dimensions thermiques, acoustiques et de qualité de l'air intérieur.*

*Les programmes publics de recherche dans le domaine du bâtiment seront orientés vers les nouvelles générations de bâtiments faiblement consommateurs d'énergie et les techniques de rénovation performantes en matière d'économie d'énergie ».*

Cet article insiste sur **l'importance d'engager un ambitieux programme de formation, de recrutement et de qualification des professionnels du bâtiment**. Il est en cours de définition.



## FICHE n°3 : URBANISME

Articles 7 et 8

### Article 7-I

*« Le rôle des collectivités publiques dans la conception et la mise en œuvre de programmes d'aménagement durable doit être renforcé. A cet effet, l'Etat incitera les régions, les départements et les communes de plus de 50 000 habitants à établir, en cohérence avec les documents d'urbanisme, des « plans climat-énergie territoriaux » avant 2012 ».*

**1. Alors que la politique climatique a été jusqu'à présent, souvent conçue au niveau national, la nécessité d'impliquer davantage les collectivités territoriales dans la lutte contre le changement climatique, en leur donnant les outils adéquats, a été mise en avant durant le Grenelle Environnement. Il s'agit aussi de réduire la dépendance aux énergies fossiles et plus globalement la facture énergétique liées au fonctionnement des territoires.**

**2. L'ADEME estime en effet que les collectivités territoriales interviennent directement sur plus de 12% des émissions nationales de gaz à effet de serre et qu'elles peuvent agir indirectement sur plus de 50%, notamment à travers leurs politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme, d'habitat, de transport, d'approvisionnement énergétique du territoire...**

Dans ce contexte et en tant qu'autorités consommatrices, productrices, organisatrices, aménageuses, et concédantes, les collectivités détiennent des leviers :

- en compétence directe sur leurs patrimoines et leurs services, délégués ou non ;
- par leurs politiques (urbanisme, aménagement, habitat social, transports, déchets...) et leurs actions, des plus quotidiennes (déplacements, achats...) aux plus structurantes (SCOT, PLU, PDU, PLH, agenda 21local...).

Par leur action d'influence, de concertation et de mobilisation, elles peuvent également agir en sensibilisant, entraînant et fédérant tous les acteurs (ménages, entreprises, administrations, ...).

**3. Bref, la mise en œuvre d'une révolution énergétique et climatique ne peut être le seul fait de l'Etat. Il est donc proposé de tendre vers la généralisation de la réalisation par les collectivités de plans climat-énergie territoriaux.**

**4. Les plans territoriaux doivent être réalisés en priorité par les collectivités d'une certaine ampleur.**

**5. Un plan climat énergie territorial est un document résultant d'une démarche volontaire et partagée, mû aussi bien par une dimension politique qu'opérationnelle, et focalisé sur l'énergie et le climat. Il vise à :**

- réduire les émissions de GES en vue d'atteindre, à terme, le facteur 4 (diminution de 75 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050) ;
- adapter le territoire aux changements des conditions climatiques.

Un plan climat énergie fixe les objectifs du territoire et définit un programme d'actions, décliné dans tous les domaines économiques et quotidiens, pour les atteindre.

6. Le plan climat énergie est en général construit autour des éléments suivants :

- un dispositif de pilotage organisé autour des acteurs internes et externes ;
- un diagnostic des émissions de gaz à effet de serre (repérage des sources, quantification des émissions et des potentiels de réduction) ;
- des objectifs stratégiques et opérationnels, d'atténuation et d'adaptation au réchauffement ;
- un plan d'actions ;
- un dispositif de suivi et d'évaluation des résultats.

7. La référence à 2012 permet de laisser le temps suffisant aux collectivités pour réaliser ces plans, tout en laissant un délai raisonnable d'anticipation par rapport à 2020, année charnière du facteur 4 avec l'étape intermédiaire des "3 x 20" (20 % d'énergies renouvelables, d'amélioration de l'efficacité énergétique, de réduction des émissions de gaz à effet de serre).

8. Le lien avec les documents d'urbanisme des démarches plans climat énergie territoriaux résultera de la conclusion d'une étude menée actuellement par l'ADEME et la DGUHC, dont l'objectif est d'associer des émissions de gaz à effet de serre à une morphologie urbaine et une politique de déplacements. Quand les résultats de cette étude seront suffisamment convaincants, une démarche d'articulation entre les plans climat énergie territoriaux, et, par exemple, les SCOT, pourra véritablement être mise en place.

9. Les incitations auxquelles le texte fait référence concernent d'abord et avant tout la mise à disposition d'aide technique et de documents de supports, et, le prolongement, voire le renforcement de certains moyens affectés par l'ADEME, en particulier à travers les COT (contrats d'objectifs territoriaux).

## **Article 7-II**

*« Le droit de l'urbanisme devra prendre en compte les objectifs suivants :*

- a) Lutter contre la régression des surfaces agricoles et naturelles, les collectivités territoriales fixant des objectifs chiffrés en la matière après que des indicateurs de consommation d'espace auront été définis ;*
- b) Lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, les collectivités territoriales disposant d'outils leur permettant en particulier de prescrire, dans certaines zones, des seuils minimaux de densité ou des performances énergétiques supérieures à la réglementation ;*
- c) Concevoir l'urbanisme de façon globale en harmonisant les documents d'orientation et les documents de planification établis à l'échelle de l'agglomération ;*
- d) Préserver la biodiversité à travers la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques ;*
- e) Assurer une gestion économe des ressources et de l'espace et réexaminer dans cette perspective les dispositifs fiscaux et les incitations financières relatives au logement et à l'urbanisme ».*

**1. La loi solidarité, renouvellement urbain du 13 décembre 2000 a rendu explicite le fait que les documents d'urbanisme** (schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme cartes communales) **doivent respecter les trois grands principes du développement durable.** Dans son article L. 121-1, le code de l'urbanisme mentionne en effet les enjeux suivants :

- **équilibre entre le développement urbain et rural d'une part et la préservation des espaces agricoles et naturels d'autre part, « en respectant les objectifs du développement durable » ;**

- **diversité des fonctions urbaines et mixité sociale en tenant compte des besoins actuels et futurs des populations ;**
- **utilisation de façon économe des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, maîtrise des besoins de déplacement, préservation de la qualité de l'eau, de l'air... et prise en compte des risques...**

Au sein des documents, ce sont les PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) des SCOT et des PLU qui fixent les objectifs des politiques publiques territorialisées en respectant les principes du L. 121-1.

2. De façon plus générale, **l'article L. 110 du code de l'urbanisme, qui en est l'article fondateur, reprend également les grands principes du développement durable.**

3. Cependant, **le Grenelle a mis en évidence qu'il fallait aller plus loin dans la prise en compte des enjeux du développement durable, d'une part en rajoutant les éléments spécifiques liés au changement climatique et à la sobriété en consommation de ressources fossiles dans l'article fondateur du code (cf. article 8 de la loi de programmation Grenelle), d'autre part en prévoyant que des outils spécifiques soient mis à disposition des maîtres d'ouvrage des documents d'urbanisme.**

4. Ainsi, les cinq alinéas proposés à l'article 7-II mettent en avant les principales modernisations qui pourront être apportées au code de l'urbanisme afin d'en faire un véritable outil au service du développement durable, conformément aux engagements du Grenelle environnement :

- l'article 7a prévoit que les documents d'urbanisme incluent des objectifs chiffrés de réduction de la consommation d'espace, sur la base d'une méthode que le MEEDDAT a prévu d'identifier ;
- l'article 7b donne la possibilité technique aux collectivités de forger de réelles ambitions sur la qualité environnementale de certains quartiers ;
- l'article 7c répond à l'appel des participants au Grenelle que la pyramide des documents d'urbanisme soit simplifiée, au service d'une vision plus cohérente et à bonne échelle ;
- l'article 7d illustre le fait que la trame verte et bleue, sera prise en compte dans les documents d'urbanisme ;
- l'article 7e, enfin, témoigne de la difficulté générée par la situation actuelle, dans laquelle, sur un terrain donné, la fiscalité en vigueur est une incitation à construire moins puisqu'elle est fondée sur la surface construite et non la surface constructible.

### **Article 7-III**

*« L'Etat encouragera la réalisation, par les collectivités territoriales, d'opérations exemplaires d'aménagement durable des territoires*

*Il mettra en œuvre un plan d'action pour inciter les collectivités territoriales, notamment celles qui disposent d'un programme significatif de développement de l'habitat, à réaliser des éco-quartiers, en fournissant à ces collectivités des référentiels et une assistance technique pour la conception et la réalisation des projets.*

*Il encouragera la réalisation, par des agglomérations volontaires, de programmes globaux d'innovation énergétique, architecturale et sociale, en continuité avec le bâti existant, qui intégreront dans leurs objectifs la rénovation du patrimoine existant, le développement des transports en commun et des modes de déplacement économes en énergie, la prise en compte des enjeux économiques et sociaux, la réduction de la consommation d'espace et la réalisation de plusieurs éco-quartiers.*

*Un plan pour restaurer la nature en ville sera préparé pour l'année 2009 ».*

1. **L'Etat est déjà présent, depuis plusieurs années, sur les thématiques des « villes et quartiers durables », aussi bien sur la recherche (PUCA, CERTU) que sur l'expérimentation, à travers les CETE (Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement).** Des aides financières sont disponibles, notamment par le biais de l'Adème.

2. Il s'agit maintenant de **donner un coup d'accélérateur à ce dispositif en encourageant spécifiquement les éco-quartiers, en continuité avec le bâti existant ou intégrés à ce dernier.** C'est à cet effet qu'un site Internet a été mis en ligne après les conclusions du Grenelle, visant à mettre en avant dix principes à destination des collectivités locales et permettant de concevoir un éco-quartier. Un dispositif spécifique d'animation et d'assistance technique est en cours d'identification pour prolonger cet effort. [A titre d'illustration, le sujet de la forme urbaine sera l'un des sujets à évoquer. Pour mémoire, l'habitat individuel libre se fait actuellement, en France, sur une base de densité de l'ordre de 5 logements par hectare, alors qu'il existe des solutions techniques, toujours dans l'individuel, permettant de porter ce ratio à plusieurs dizaines de logements par hectare, jusqu'à atteindre des seuils quasiment comparables aux logements collectifs (~ 70 logements par hectare). Cette question ne peut, d'ailleurs, se concevoir indépendamment de la question des transports urbains].

3. De façon plus large, **une réflexion doit se construire pour savoir de quelle façon l'Etat peut accompagner les agglomérations d'une grande ampleur, soumise à une forte pression démographique et économique, de façon à ce qu'elles orientent au maximum leur croissance avec les principes du développement durable.** Quelques règles d'or sont déjà érigées dans le troisième paragraphe de l'article 7-III.

4. **La ville ayant tout aussi vocation que la campagne à être mise au service de la biodiversité, un plan spécifique, qui pourra s'inspirer du rapport du Conseil Economique et Social sur ce thème, sera mis en œuvre prochainement.**

### **Article 8**

*« L'article L. 110 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :*

*1° Après les mots : « gérer les sols de façon économe », sont insérés les mots : « de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de maîtriser la demande d'énergie et d'économiser les ressources fossiles » ;*

*2° Il est complété par les dispositions suivantes :*

*« Leur action en matière d'urbanisme contribue à la lutte contre le changement climatique et à l'adaptation à ce changement. » ».*

1. Il s'agit dans cet article d'**ériger en objectif général la prise en compte des enjeux énergétiques et climatiques dans l'urbanisme.**

## FICHE n°4 : OBJECTIFS généraux en matière de TRANSPORTS

### Article 9

#### Article 9

« La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de dioxyde de carbone de 20 % d'ici 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990.

L'État veillera à réduire les nuisances des différents modes de transports. Il favorisera l'adoption de comportements responsables au regard des exigences écologiques, incitera les entreprises du secteur des transports à améliorer leur performance environnementale et encouragera le renouvellement des matériels de transports.

La politique de réduction des pollutions et nuisances fera, tous les cinq ans, l'objet d'un programme d'actions sur la base d'objectifs chiffrés.

Dans une logique de développement des transports favorisant une approche multimodale, l'État veillera à ce que l'augmentation des capacités routières soit limitée au traitement des points de congestion, des problèmes de sécurité ou des besoins d'intérêt local ».

**Objectif : réduire les émissions de CO2 de 20% d'ici 2020 pour les ramener à leur niveau de 1990**

- **Le secteur des transports est le principal émetteur de CO2 (34,1% en 2006 dont 93,7% émis par le mode routier). Il représente 26,4% des émissions totales de GES en 2006 soit la contribution la plus forte de tous les secteurs économiques, avec une progression de 20% depuis 1990, même si l'on enregistre une stabilisation de ces émissions ces dernières années due majoritairement au renchérissement des carburants.**
- **L'objectif de réduire les émissions de CO2 de 20% d'ici 2020 pour les ramener à leur niveau de 1990 correspond aux engagements communautaires qui prévoient de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, par rapport aux émissions de 1990 et de porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique en vue de limiter le réchauffement climatique à 2° d'ici 2100. (Conseil européen de printemps des 8 et 9 mars 2007). Cette stratégie permettra aussi de réduire structurellement la dépendance au pétrole de la circulation des personnes et des marchandises.**
- **Cet objectif s'inscrit dans le cadre de la préparation fin 2009 à Copenhague de l'accord international qui succèdera au protocole de Kyoto à partir de 2012. La commission européenne a proposé en janvier 2008 un paquet Energie Climat pour répondre à ces objectifs dont la négociation sera l'un des principaux dossiers de la Présidence Française de l'Union Européenne.**

La commission propose une extension importante du système des quotas d'émissions à l'ensemble des GES et à de nouveaux secteurs notamment ceux du bâtiment, de l'agriculture, des déchets et des transports.

### Réduction des pollutions

- **Le secteur des transports est un des secteurs les plus émetteurs de polluants atmosphériques.** Ses émissions sont principalement dues au transport routier et se font en grande partie en ville, à proximité des concentrations de population.  
**La réglementation de plus en plus exigeante du transport routier a permis toutefois, depuis une quinzaine d'années, de diminuer globalement les émissions des transports.**
- **Les normes européennes dites normes Euro** qui définissent les niveaux maxima autorisés d'émissions de polluants des véhicules neufs dans l'Union européenne, **sont en effet de plus en plus contraignantes. La baisse des émissions unitaires conjuguée au renouvellement du parc a permis de réduire significativement les émissions de polluants réglementés, malgré la hausse du nombre de kilomètres parcourus.**
- Par ailleurs des initiatives sectorielles, comme la Charte des engagements volontaires signée entre le Ministère, l'ADEME et les entreprises du transport routier, visent à diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>. Cette charte porte notamment sur l'éco-conduite, l'amélioration du parc de véhicules, la consommation de carburant, l'optimisation du remplissage des véhicules et des flux...

## FICHE n°5 : TRANSPORTS de MARCHANDISES

### Article 10

#### Article 10 - Paragraphe I

##### 1. Le renforcement du transport combiné

*« I. – Pour le transport des marchandises, le développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, et plus particulièrement du cabotage, revêt un caractère prioritaire. À cet effet, l'État accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires. Il soutiendra le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire, du transport combiné, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.*

*Le réseau ferroviaire national comportera une partie principalement consacrée au fret, sur laquelle seront concentrés les investissements de l'État en matière de fret, notamment pour permettre la circulation de trains longs. Le fret y bénéficiera de sillons de qualité.*

*L'objectif est d'augmenter de 25 % d'ici 2012 la part de marché du fret non routier »*

##### ➤ Etat des lieux

**Le transport combiné associe le mode routier avec d'autres modes comme la navigation intérieure, le ferroviaire ou le maritime. Il couvre des trafics massifiés à longue distance** (distance moyenne de 850 km à l'international et 500 km en national<sup>2</sup>) mais aussi, **et pour une part croissante, des trafics de pré et post acheminement de conteneurs maritimes en provenance ou à destination des ports.**

Le rail-route représente 85% des trafics de combiné. **La part des flux du combiné dans l'ensemble des flux terrestres de marchandises est de l'ordre de 3%** mais si on considère les flux pour lesquels il existe une offre, cette part atteint 36%.

##### ➤ Objectif

Le transport combiné représente aujourd'hui le segment de fret ferroviaire le plus dynamique. A horizon 2012, pour doubler les trafics, la croissance doit être de 12% par an.

#### Les chiffres clés du transport combiné

2007: 9 GT\* km, 143 sillons/jour,

2012: 18 GT\* km , doublement des trafics (+12%/an), 200 sillons/jour (+42%)

**Pour atteindre cet objectif, l'Etat accompagnera le développement des trafics et favorisera l'implantation de terminaux massifiés.**

---

2 Source: UIRR

- Accompagner le développement des trafics

**Le plan d'aide au transport combiné a pour objectif de compenser partiellement son surcoût, par rapport à un parcours « tout routier », dû au transbordement.**

Dans le cadre des travaux du COMOP fret, les organisations professionnelles ont demandé, d'une part, que le dispositif d'aide au transport combiné soit prolongé avec des ressources capables d'accompagner la progression des trafics, d'autre part, au-delà des actuels contrats de projets 2007-2013, un soutien de l'Etat à l'investissement pour adapter la capacité et les performances des terminaux au doublement des trafics.

Le plan d'aide pour la période 2008-2012 a été approuvé par la Commission européenne.

**Par rapport au plan précédent, son contenu a été adapté aux attentes des opérateurs et de leurs trafics:**

- **l'aide à l'exploitation, reconduite, est complétée par une aide au démarrage de nouveaux services,**
- **la programmation est pluriannuelle, pour donner plus de visibilité aux opérateurs.**

- Favoriser l'implantation de terminaux massifiés.

Le doublement attendu des trafics nécessite d'analyser les besoins de localisation et de capacités des terminaux afin d'anticiper les saturations (particulièrement en régions Île de France, Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais) et d'être à même de couvrir les flux de trafics sur tout le territoire.

## **Article 10 - Paragraphe II**

### **La rénovation du réseau ferré national**

*« II. – En complément de l'effort des régions pour l'entretien et la régénération du réseau ferroviaire, les moyens dévolus par l'État et ses établissements publics à la régénération de ce réseau seront accrus régulièrement pour atteindre en 2015 un niveau de 400 millions d'euros par an supplémentaires par rapport à l'actuel « plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010 », soit un montant deux fois et demi plus élevé que celui constaté en 2004. L'extension progressive du réseau ferroviaire à grande vitesse et la création de lignes nouvelles mixtes libérera de la capacité pour le fret ferroviaire. Les deux principaux axes Nord-Sud du réseau seront aménagés afin de permettre la circulation de trains longs d'au moins mille mètres ».*

#### **➤ Etat des lieux**

Fin 2005, l'audit de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) réalisé par M. Rivier a notamment mis en **exergue le sous-investissement sur le réseau ferré national durant ces vingt dernières années, aussi bien en termes d'entretien que de renouvellement.** Le réseau ferré national a donc **beaucoup vieilli** ces dernières années.

Les **lignes les moins circulées** ont été les plus pénalisées par ce manque d'investissement, et leur pérennité n'est pas assurée. Pour garantir la sécurité sur le réseau, une première série de ralentissements a été mis en place en 2004. En septembre 2005 et mars 2006, deux déraillements ont conduit à décider d'une deuxième série de ralentissements et à une fermeture provisoire de ligne. Au total, plus de **1500 km de ralentissements** ont été mis en



place sur le réseau. L'audit Rivier indique que **la poursuite du niveau de rénovation effectué en 2004 conduirait à fermer plus de la moitié du réseau d'ici à 2025.**

#### ➤ **Préconisations**

**Le niveau optimum du renouvellement se situe à terme autour de 1000 km/an. Pour y parvenir, il faut effectuer un rattrapage de rénovation, ce qui nécessite un effort financier. L'audit préconise de réaliser ce rattrapage sur une dizaine d'années (2006-2016) pour assurer la pérennité du réseau. Cela permet en outre de réduire les coûts d'entretien qui croissent de manière exponentielle avec le vieillissement des lignes. Une fois le rattrapage effectué, le coût global d'entretien et de rénovation peut être diminué.**

- **le plan de rénovation 2006-2010** constitue le premier volet de la rénovation du réseau. Les dépenses de maintenance vont passer progressivement de **2 500 M€ en 2005 à 3 075 M€ en 2010**. Ce plan permettra d'**arrêter le vieillissement** et de lever les ralentissements les plus pénalisants sur les voies où circulent plus de 10 trains par jour. La nécessaire montée en puissance des investissements de renouvellement fait que ce plan est, sur la période considérée, légèrement inférieur aux recommandations de l'audit.
- **sur 2011-2015**, le projet de loi permettra d'affecter progressivement 400 M€/an supplémentaires à la rénovation du réseau. Ce montant devrait permettre de multiplier par 2,5 le volume de rénovation effectué en 2015 par rapport à 2004 et d'atteindre à terme les 1000 km de renouvellement par an.

**Des travaux de modernisation des voies supplémentaires sont inscrits dans les CPER 2007-2013 et au Plan rail de la Région Midi-Pyrénées et viendront abonder la régénération du réseau régional.**

**Par ailleurs, des efforts de maîtrise des coûts ont également été demandés à RFF pour, en premier lieu, contenir les effets de l'inflation, mais également contribuer à l'effort sur le réseau.**

**A l'heure actuelle, les objectifs du plan de rénovation sont respectés, 484km de voies ont été renouvelées en 2006 pour 450 km de programmées et 534 km l'ont été en 2007 pour 540 programmées.**

#### **Développer des services massifiés d'autoroutes ferroviaires**

*« Un réseau d'autoroutes ferroviaires à haute fréquence sera développé pour offrir une alternative performante aux transports routiers à longue distance, notamment pour les trafics de transit. Dans une première phase, trois autoroutes ferroviaires seront mises en place : l'autoroute ferroviaire alpine qui sera prolongée jusqu'à la région lyonnaise, l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et Luxembourg et l'autoroute ferroviaire Atlantique entre le pays basque, la région parisienne et le nord de la France. L'adaptation des infrastructures fera l'objet d'un financement public complémentaire de 50 millions d'euros et la création des plates-formes de fret fera l'objet d'un financement de 50 millions d'euros ».*

Ces services permettent de transporter des camions sur une infrastructure ferroviaire entre deux points de transbordement, alors que le transport combiné gère les marchandises sous leur forme de conteneurs, de caisses mobiles. Ce sont des services relativement nouveaux, qui se sont développés à partir des années 70 et principalement dans les pays de l'arc alpin (Suisse, Autriche) pour traverser des zones montagneuses.

**Développer « des offres massifiées et à forte fréquence sur des autoroutes ferroviaires » suppose d'avoir des offres non seulement pour le franchissement de zones sensibles mais aussi « en plaine » sur les grands axes de trafics longue distance. Ces offres doivent pouvoir assurer à terme leur viabilité économique, condition de leur pérennité.**

L'action des pouvoirs publics concerne avant tout l'infrastructure (gabarits, capacités en sillons, accès aux plateformes) ; la mise en place d'un service attractif et d'une politique commerciale efficace relève de la responsabilité des opérateurs.

L'expérience des deux services existants en France à ce jour (autoroute alpine et Perpignan-Bettembourg) a mis en évidence quelques facteurs clés:

- l'offre proposée doit prendre en compte les contraintes d'organisation des transporteurs routiers (horaires, fréquences, logistique aux points de transbordement, temps d'attente, service accompagné ou pas...),
- la qualité et la fiabilité du service ferroviaire sont déterminantes (ponctualité, disponibilité et robustesse des sillons...),
- le coût du service doit rester compétitif par rapport à un trajet tout routier,
- les questions techniques qu'il s'agisse de la compatibilité entre gabarit ferroviaire et celui des véhicules routiers, de l'organisation des opérations de chargement/déchargement ou autres... doivent être étudiées et résolues le plus possible en amont et avant le lancement du service.

### **Les opérateurs ferroviaires de proximité**

*« La création d'opérateurs ferroviaires de proximité sera encouragée afin de répondre à la demande de trafic ferroviaire de wagons isolés. Des dotations du budget de l'État encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'État et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation. La faculté de réserver des sillons sera donnée aux opérateurs de transport combiné. Enfin, les projets innovants, comme les projets de fret à grande vitesse, seront encouragés par des dispositifs spécifiques ».*

*Une instance de régulation des activités ferroviaires favorisera la croissance globale des trafics transportés tout en veillant au développement sans discrimination de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire de fret ».*

Afin de répondre aux besoins des acteurs locaux en matière de transport ferroviaire et d'assurer une couverture territoriale équilibrée prenant appui sur la capillarité du réseau, **une mission sur le « transport ferroviaire de fret et le développement territorial » a été confiée à Jacques Chauvineau par l'État, en accord avec l'Association des Régions de France.**

Les travaux de cette mission ont mis en évidence **les attentes fortes, formulées par tous les secteurs économiques, d'une offre ferroviaire compétitive et fiable adaptée aux envois par lots de wagons.** Ils ont mis en avant l'idée que des opérateurs de petite taille implantés localement sont mieux à même d'organiser le regroupement des flux et leur

distribution, à l'instar des Short Lines développées aux États Unis, au Canada ou en Suède. Ces exemples nord-américains et de certains pays européens montrent également que ces opérateurs constituent une opportunité d'élargir la base de développement du fret ferroviaire en drainant, de manière efficace et économique, des flux diffus et diversifiés vers des points d'échanges convenus avec les opérateurs «longue distance ».

C'est pourquoi la mise en place expérimentale d'opérateurs ferroviaires de proximité est encouragée par l'État. Trois territoires se sont portés candidats : le Morvan (PROFFER Morvan), le Centre (PROFFER Centre) et la Région Auvergne (CRCI) en 2006 et 2007. Des acteurs économiques de la région Languedoc-Roussillon (création d'une association PROFFER Languedoc-Roussillon au cours de l'été 2007) et de la région Midi-Pyrénées ont également fait part de leur intérêt pour cette démarche.

Le modèle économique des OFP reposera sur la rationalisation de la production et le développement des flux, à partir des besoins et des engagements de trafic des chargeurs locaux. Ce modèle devra également permettre d'assurer la gestion de l'infrastructure ferroviaire dans un cadre adapté aux réalités locales, que ce soit pour l'entretien, la maintenance des lignes et la gestion des circulations.

L'année 2008 doit être l'année de concrétisation de tels projets. Dans cette optique, la mise en place d'une cellule d'appui à la création d'OFP, chargée d'encourager et d'accompagner l'émergence d'OFP, a été décidée au printemps 2008 par Dominique BUSSEAU. Son animation a été confiée à Jacques Chauvineau. Elle devrait être constituée d'un représentant de la Caisse des Dépôts et Consignations, d'un représentant de la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), de représentants de chargeurs et des acteurs locaux engagés dans la création d'OFP. La mission principale de cette cellule d'appui sera d'apporter aux initiateurs des projets d'OFP une aide effective, par exemple dans les domaines de la logistique, de la technique ferroviaire ou de l'établissement de plans prévisionnels, afin d'accroître leurs chances de réussite. Elle fédérera, en outre, des travaux ou études d'intérêt commun aux OFP et sera chargée d'organiser un réseau de partage d'expériences. Elle examinera la possibilité de créer un fonds de développement des OFP auquel le Président de la SNCF s'est déclaré prêt à contribuer pour un montant de 20 M€ et en déterminera les modalités de fonctionnement.

### **Article 10 - Paragraphe III**

#### **La compétitivité des ports français**

*III. – L'amélioration de la compétitivité des ports français dans la concurrence internationale permettra l'accroissement du transport de fret et des activités de logistique créateurs d'emplois et respectueux de l'environnement. L'objectif est de doubler la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports.*

*À cette fin, l'État accompagnera le développement des capacités portuaires et créera les conditions d'une desserte terrestre efficace des grands ports français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial.*

**La Loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire s'inscrit dans le cadre du plan de relance des ports français annoncé par le gouvernement. Ses grands objectifs sont :**

- de transformer les grands ports français en établissements centrés autour des missions d'autorité publique et ayant une vision intégrée et globale des enjeux**

**d'aménagement et de développement** ; leurs dessertes terrestres devront notamment privilégier les modes ferroviaire et fluvial ;

- **de moderniser les modalités de gestion et de gouvernance de ces établissements publics** ;

- **de revoir leur organisation pour leur permettre d'améliorer leurs performances et de regagner les parts de marché perdues**. La loi prévoit la mise en place de modes d'exploitation analogues à ceux de tous les grands ports européens. Pour aboutir à des opérateurs de terminaux pleinement responsables, elle prévoit le transfert aux entreprises de manutention des outillages des ports et des contrats de travail des agents qui les exploitent.

Parallèlement à la mise en œuvre de la loi, **le plan de relance présenté par le gouvernement prévoit de doubler sa participation aux investissements des ports français sur la période 2009-2013 et augmentera progressivement les crédits d'entretien des accès maritimes pour couvrir l'intégralité des dépenses en cinq ans**.

Le dynamisme des ports français doit donc permettre la création d'ici à 2015 de quelques 30 000 emplois supplémentaires, notamment dans les activités de transport et de logistique des conteneurs, encore trop peu développées en France.

Disposer de ports plus performants permettra de diminuer les parcours de transport terrestre des marchandises, en évitant de les acheminer sur des distances plus longues vers des ports étrangers.

Enfin, les Grands ports maritimes sont les lieux naturels de massification des trafics de marchandises. Ils devront jouer un rôle central dans le déploiement de la politique de report modal du gouvernement : c'est l'une de leurs missions essentielles fixées par la loi et un objectif majeur assigné pour l'élaboration de leur stratégie et la définition de leurs plans d'investissement.

#### **Article 10 - Paragraphe IV**

##### **Les autoroutes de la mer**

*IV. – L'État soutiendra avec les différentes parties intéressées le développement de lignes d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique entre la France, l'Espagne et le Portugal et sur la façade méditerranéenne entre la France, l'Espagne et l'Italie, afin d'offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéens et alpins. Elles auront pour objectif de permettre un report modal de 5 à 10 % des trafics concernés. L'État pourra soutenir ces projets notamment au travers d'obligations de services publics et, si nécessaire, par des financements pour un montant maximal de 80 millions d'euros.*

L'expression « autoroutes de la mer » a été lancée par la Commission européenne en 2001 pour désigner une offre de transport construite autour d'une liaison maritime régulière et fréquente, principalement dédiée au transport de marchandises et effectuée entre plusieurs États membres.

Les autoroutes de la mer figurent dans les projets prioritaires du RTE. A ce titre, les projets peuvent bénéficier des aides spécifiques au réseau RTE-T et des aides du programme Marco Polo (avec des conditions améliorées).

Les autoroutes de la mer existantes ou en projet sont encore peu nombreuses.

Les approches et les types de service sont assez différents selon les façades, les pays et les trafics concernés:

– sur la **façade atlantique**, la France et l'Espagne ont choisi la procédure d'un appel à projets ouvert, sans désigner a priori les ports qui pourraient être concernés. Le principe d'une aide au démarrage est retenu.

– sur la **façade méditerranéenne**, où de nombreuses liaisons maritimes de courte distance existent déjà, l'Italie a choisi un système d'éco-bonus au bénéfice des transporteurs qui utilisent le service.

Entre la France et l'Italie, la ligne Toulon-Civitavecchia exploitée avec trois liaisons par semaine bénéficie de l'aide française au combiné depuis sa création, et plus récemment de l'aide italienne (« éco-bonus »),

Comme pour les autoroutes ferroviaires, quelques facteurs clés conditionnent les chances de succès des services d'autoroutes de la mer :

– conçus dans un objectif de report modal, ces services doivent prendre en compte les besoins et les contraintes des transporteurs routiers,

– ils doivent combiner et intégrer une liaison maritime et des services terrestres adaptés (plateformes, organisation logistique dans les ports...); l'offre de service actuelle manque encore de cette intégration,

– parmi ces services terrestres, la facilitation du passage portuaire est importante (normalisation documentaire, dématérialisation et simplification des procédures),

– une tarification adaptée reste à trouver: en référence au coût de la route, tenant compte de la complexité du changement d'organisation pour les entreprises du routier.

Enfin, ces services nécessitent souvent un accompagnement financier des pouvoirs publics en phase de démarrage. De ce point de vue, les dispositifs de soutien européens prévus par le programme Marco Polo ne sont pas adaptés, puisqu'ils ne permettent pas d'assurer un soutien suffisant soit en montant, soit en durée. C'est pourquoi le projet de loi Grenelle envisage une aide au démarrage de projets.

Pour le territoire national, les projets d'autoroute de la mer sont pertinents sur les deux façades maritimes : environ 8 millions de tonnes de marchandises transitent tous les ans sur les autoroutes côtières entre l'Espagne et la France dans chaque sens et entre 3 et 4 millions dans chaque sens pour l'Italie.

Plusieurs initiatives sont en cours:

– sur la **façade atlantique**, les offres remises suite à l'appel à projets lancé en 2007 par la France et l'Espagne ont été examinées en bilatéral. Le travail d'analyse est en cours d'achèvement, conformément au calendrier prévu pour une sélection du ou des candidat(s) avant l'été et une mise en oeuvre du service dès 2009,

– avec le Portugal, le groupe de travail à haut niveau franco-portugais a été installé le 14 avril par le Secrétaire d'Etat chargé des transports, Monsieur Bussereau, et son homologue, Madame Vittorino.

– sur la **façade méditerranée**, le **travail à conduire** nécessite une approche tripartite entre la France, l'Espagne et l'Italie et lors du sommet franco-espagnol du 10 janvier 2008, la France a souhaité rejoindre la Commission intergouvernementale que l'Italie et l'Espagne sont en train d'installer

– sur la **façade mer du Nord**, un appel à projets est en cours jusqu'au 30 septembre 2008 pour identifier les projets pouvant faire l'objet d'un soutien dans le cadre du RTE-T.

Enfin, la France conduit, à l'occasion de sa présidence de l'Union européenne, une réflexion avec l'ensemble des Etats membres sur les autoroutes de la mer. Le Conseil informel des ministres des transports début septembre traitera ce thème, avec l'objectif d'identifier des pistes européennes de simplification des formalités, de financements mobilisables et d'améliorations technologiques visant à favoriser l'intermodalité et l'efficacité de la chaîne intermodale.

### **Article 10 - Paragraphe V**

V. – Le réseau fluvial composé des canaux à grand gabarit et des liaisons entre bassins sera modernisé et développé. Le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an, sera réalisé. Ce programme, présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par la Communauté européenne, les collectivités territoriales et l'État, sur la période 2009-2020.

Dans ce cadre, le soutien de l'État à la batellerie sera maintenu.

#### **La réalisation du canal Seine-Nord**

**La mise en relation du bassin de la Seine (premier bassin fluvial français), et donc du port à conteneurs du Havre, avec le réseau européen à grand gabarit est prioritaire, avec la réalisation prévue pour 2015 du canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe (106km) entre Compiègne et Aubencheul-au-Bac.** Ce projet se situe sur l'un des corridors de fret les plus importants du continent européen (132 MT en 2002), avec un trafic routier saturé.

**Le canal Seine-Nord permettra un accès unique en Europe à 7 ports majeurs de la rangée Nord (60% des échanges de l'UE), une accessibilité des marchandises au cœur des grandes agglomérations, un transport fiable et sûr avec des coûts logistiques réduits.**

Le projet Seine-Nord se compose :

- du canal lui-même et des équipements qui y sont associés
- de bassins d'alimentation
- de quatre plates-formes multimodales

Les estimations de trafic sont de 13 à 15 millions de tonnes transportées en 2020 et de 20 à 28 millions de tonnes en 2050. Sans Seine-Nord, le trafic serait appelé à stagner entre 4 et 5 millions de tonnes. Près des 2/3 de ces trafics supplémentaires viendront de la route, ce qui représente 500 000 PL/an en moins en 2020 et 1,2 million PL/an en 2050.

**Le projet diminuera les émissions de CO2 de 220 000 à 280 000t en 2020 et de 300 000 à 600 000t en 2050.**

Seine Nord donnera aux ports maritimes du Havre, Dunkerque et Rouen un hinterland considérablement agrandi et maillé vers la Belgique et le bassin rhénan. Cette connexion vers le nord et l'est de l'Europe sera un facteur favorable au positionnement de l'ensemble Le Havre-Rouen comme première place portuaire du range nord.

Le projet sera réalisé en contrat de partenariat public-privé.

Les prochaines étapes du projet :

- déclaration d'utilité publique (septembre 2008) ;
- acquisition des terrains (2009-2010) ;

- signature du contrat de partenariat (mi 2010) ;
- début des travaux (mi 2010) ;
- mise en service (fin 2015).

Les taux de rentabilité économique présentés lors de l'enquête publique varient pour une réalisation en contrat de partenariat entre 4,3% pour les hypothèses de trafics les plus prudentes et des effets considérés sur le seul périmètre français et 7,2% pour les hypothèses plus ambitieuses et des effets pris en compte à l'échelle européenne. Le bénéfice net actualisé varie selon les mêmes hypothèses entre 0,15 € par € public dépensé et 1,4 € par € public dépensé.

Pour aider au développement du projet, l'État souhaite, dans le cadre du prochain contrat d'objectif et de moyens passé avec VNF, augmenter les ressources de l'établissement (notamment ses ressources propres) pour permettre des investissements importants sur le réseau connexe (Seine amont et aval, réseau du Nord Pas de Calais) et pour faciliter le développement des plates-formes et la mise en réseau de celles-ci avec les plates-formes existantes, notamment en Île de France.

### **Le plan d'aide à la batellerie**

Avec une moyenne d'âge de 40 ans, la flotte française a accumulé du retard technologique. La profession est d'autre part confrontée à un enjeu de renouvellement important puisque 45% des chefs d'entreprise vont faire valoir leurs droits à la retraite au cours des 10 années à venir.

Dans la suite de la mise en œuvre du plan d'aide 2004-2007, et dans un contexte de reprise de trafic par voie fluviale, **un nouveau plan d'aide à la batellerie pour 2008-2012 a été notifié à la Commission européenne et vient d'être accepté par celle-ci.**

#### **Ce plan comprend plusieurs types de mesures:**

- **environnementales** (économies d'énergie et réduction des GES),
- **amélioration de la flotte** (productivité, systèmes d'information fluviale),
- **encouragement à l'émergence de nouvelles lignes de transport fluvial** (y compris vers les ports maritimes),
- **promotion de la profession** (formation, aides aux jeunes repreneurs).

Pourront notamment bénéficier d'aides, les investissements en faveur des économies d'énergie, de la réduction des émissions de polluants ou permettant l'utilisation de carburants propres.

## Article 10 - Paragraphe VI

*VI. – Les performances environnementales du fret routier seront améliorées notamment grâce à la mise en place de péages sans arrêt et par le recours accru à « l'éco-conduite ».*

*Une taxe kilométrique sur les poids lourds visant à réduire les impacts environnementaux du transport de marchandises et à financer les nouvelles infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la politique durable de transport définie au présent chapitre pourra à compter de 2011, après expérimentation, être perçue à raison du coût du réseau routier national non concédé et des routes départementales et communales susceptibles de subir un report de trafic.*

### **L'amélioration des performances environnementales du transport routier**

#### ➤ **Le péage sans arrêt**

Chaque démarrage ou accélération de poids lourd se traduit par un surcroît d'émissions polluantes. **Le péage sans arrêt, en assurant une plus grande fluidité des trafics, permet de réaliser des économies de carburant et donc des gains d'émissions de CO2.** Plusieurs techniques sont possibles: passage à vitesse réduite, flux libre, péage avec barrière ou télépéage... Plusieurs expérimentations sont prévues dès cette année, concernant l'ensemble du trafic ou plus spécifiquement le trafic des poids lourds.

Le déploiement de ce dispositif sur l'ensemble du réseau à l'entrée des péages est envisageable dès la phase d'expérimentation terminée ; le déploiement à la sortie des péages demande encore un travail technique pour préciser les modalités d'interception des véhicules en infraction. Dans un premier temps, la mise en place de télépéages rapides en sortie (pas d'arrêt mais une vitesse limitée à 30km/h) devrait se développer.

L'ampleur des gains potentiels de CO2 dépendra des systèmes technologiques retenus et de la vitesse autorisée lors du passage au péage.

#### ➤ **L'encouragement de l'éco-conduite**

Le programme des formations professionnelles obligatoires des conducteurs comporte déjà des actions sur l'éco-conduite, en application d'une directive européenne;

- dans le module de 65 heures de formation initiale consacré à la conduite sûre et économique pour notamment optimiser la consommation de carburant,
- dans le module de 11 heures sur le même thème en formation continue, prévue tous les 5 ans.

**L'éco-conduite peut induire des gains significatifs de CO2. L'ADEME estime ces gains possibles à 0,5 Mt, la FNTR à 1,5 Mt. A titre de comparaison, le transport routier de marchandises émet 34,6 Mt par an.**

Le MEEDDAT a saisi les principaux organismes de formation pour leur rappeler d'insister particulièrement sur cette partie de l'enseignement consacrée à l'éco-conduite, en mettant en évidence l'importance des enjeux environnementaux.

L'éco-conduite est également l'une des actions préconisées dans le cadre des chartes d'engagements volontaires de réduction des émissions de CO2 que les entreprises de transport routier peuvent signer avec le MEEDDAT et l'ADEME.



## FICHE n°6 : TRANSPORTS de VOYAGEURS

### Article 11

#### Article 11 - Paragraphe I

##### 1. Objectifs généraux

*I. – L'objectif pour les transports de voyageurs est de diminuer l'utilisation des hydrocarbures, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques et autres nuisances et d'accroître l'efficacité énergétique, en organisant un système de transports intégré et multimodal privilégiant les transports ferroviaires dans leur domaine de pertinence.*

*Le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. À cet effet, il sera accordé, en matière d'infrastructures, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.*

**Le projet de loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement vise à inscrire les transports dans le cadre plus général de l'engagement de la France de réduction des gaz à effets de serre mais également dans une perspective de développement durable où les transports doivent contribuer à satisfaire les besoins de déplacement sans induire de nuisances environnementales ou de conséquences sociales qui ne seraient pas soutenables à terme (effet de serre, pollutions locales, destruction et morcellement des écosystèmes).**

**En ce qui concerne l'effet de serre, le secteur des transports est le principal émetteur de CO<sub>2</sub>. Il représentait ainsi en 2006 plus de 34 % des émissions en France. L'objectif du projet de loi est d'apporter les réponses plus économes en gaz à effet de serre aux besoins de déplacements. Cela nécessite d'aborder la question des déplacements dans une logique multimodale (intégrant donc les déplacements non motorisés et les déplacements motorisés) et à rechercher dans les réponses apportées (transports collectifs ou transports individuels) celles qui seront les plus pertinentes du point de vue énergétique et environnemental.**

Dans ce cadre, le mode ferroviaire a un avantage énergétique significatif pour les déplacements qui peuvent être « massifiés » (c'est à dire sur les flux importants entre deux points donnés). Par exemple, sur la liaison entre Paris et Marseille, le TGV est le mode le plus adapté. L'étude conduite par l'ADEME a permis de comparer les émissions de CO<sub>2</sub> pour les trois modes sur cette liaison. Par voyageur, **un utilisateur de l'avion émettra 97 kilogrammes de CO<sub>2</sub> pour effectuer son trajet, un utilisateur de voiture (s'il partage son véhicule avec un passager) émettra 89 kilogrammes de CO<sub>2</sub> et un utilisateur du TGV émettra 2 kilogrammes de CO<sub>2</sub> pour le même trajet.**

Toutefois, cette comparaison est très sensible à certains paramètres : il faut tenir compte de l'ensemble de la chaîne de déplacement, au taux d'occupation de chaque mode de transport et au type d'énergie utilisée. Le bilan énergétique peut être sensiblement modifié pour des trains à traction diesel faiblement remplis, et des transports collectifs utilisant le mode routier

peuvent être tout à fait pertinents sur certaines liaisons. il s'agit donc d'avoir recours à tel ou tel mode dans son domaine de pertinence et dans une logique globale afin que le bilan énergétique puisse être optimisé.

En outre, les transports utilisant l'énergie électrique émettent directement beaucoup moins de polluants locaux que les transports à moteurs thermiques même si des progrès importants ont été effectués ces dernières années ; bien entendu, la production électrique elle-même doit être également évaluée d'un point de vue énergétique et environnemental. Enfin, les réseaux de transport devront être compatibles avec la protection d'une quantité suffisante d'écosystèmes en continuité les uns avec les autres (trame verte et bleue, voir fiche biodiversité).

C'est en donnant à ces critères toute leur importance que la politique des transports sera conduite afin de concilier les besoins d'accessibilité des territoires, de développement économique, de réduction des inégalités, de réduction de la production de gaz à effet de serre et de préservation de l'environnement.

## **Article 11 - Paragraphe II**

### **2. Transports aériens**

#### **Alinéa 1**

*«L'Etat veillera à ce que les voyageurs disposent pour leurs déplacements en France et en Europe et pour la desserte des plates-formes de correspondances aériennes d'offres ferroviaires plus performantes constituant des alternatives au transport aérien. A cette fin, la connexion des grandes plates-formes aéroportuaires avec le réseau ferroviaire à grande vitesse sera améliorée ».*

**L'amélioration de la desserte TGV des aéroports participera à l'objectif de report modal fixé par le Grenelle de l'environnement, notamment en permettant de meilleures correspondances TGV avion.**

- En effet, l'enquête faite en 2005 sur les sites de Paris – Charles-de-Gaulle et Lyon - Saint Exupéry avait démontré que 1,8 millions de passagers font chaque année à Paris – Charles-de-Gaulle des correspondances TGV/avion, et que le potentiel de développement est important.
- La préparation du débat public sur la **LGV d'interconnexion Sud**, prévu pour 2010, comportera des options de desserte TGV de Paris – Orly ; les études coordonnées par le Conseil Général des Ponts et Chaussées sont menées par Réseau Ferré de France, en liaison sur ce sujet avec la DGAC et Aéroports de Paris.
- Par ailleurs, le **projet CAREX** de transfert intermodal du fret express aérien sur le Réseau Grande Vitesse interconnectant les aéroports, qui est en phase d'étude et de définition, fait l'objet d'un soutien attentif de l'Etat. Cette démarche est prolongée dans le cadre du réseau européen d'échanges sur les programmes de recherches (ERANET) de faisabilité d'un réseau ferré grande vitesse de fret auquel la DGAC et la DGMT participent financièrement. Le bureau d'études qui est choisi pour cette étude travaille également pour Carex, ce qui renforce la cohérence avec l'ensemble des projets.

## Alinéa 2

« La création de nouveaux aéroports sera limitée aux cas de déplacement de trafic pour des raisons environnementales. La desserte des aéroports par les transports collectifs sera encouragée. »

- Le transfert de l'aéroport de Nantes sur le site de Notre-Dame-des-Landes, dont la déclaration d'utilité publique a été prise le 9 février 2008, s'inscrit dans les conclusions du Grenelle de l'environnement. Ce nouvel aéroport se fait en effet avant tout pour réduire le nombre de personnes soumises localement au bruit des avions, qui passera de 5000 dans l'actuel plan d'exposition au bruit de Nantes-Atlantique à moins de 600 sur Notre Dame des Landes.
  
- **D'importants projets de liaison ville-aéroports par les transports collectifs sont à l'étude ou en cours de réalisation :**
  - le projet CDG Express reliant en 20 minutes la gare de l'Est à l'aéroport de CDG ;
  - le projet LESLY reliant en 25 minutes le centre de Lyon à l'aéroport de Saint Exupéry est lancé ;
  - les études se poursuivent, notamment sur le projet de tram train entre le centre de Nantes et le futur aéroport de Notre Dame des Landes.

**Néanmoins, la desserte par transports collectifs des aéroports reste encore notoirement insuffisante et doit faire l'objet d'un effort coordonné de l'Etat et des Collectivités Territoriales.**

## Alinéa 3

« Afin de lutter contre les nuisances sonores autour des aéroports, l'Etat continuera à soutenir la maîtrise de l'urbanisation aux abords de ces équipements, à financer l'aide à l'insonorisation des constructions des riverains ».

- 1. La maîtrise de l'urbanisation autour des aéroports constitue un enjeu majeur pour éviter que de nouvelles populations ne soient soumises aux nuisances sonores.** A cette fin, des outils règlementaires ont été mis en place depuis le début des années 1970 et introduits dans le code de l'urbanisme par la loi n° 85-696 du 11 juillet 1985 sur l'urbanisme au voisinage des aéroports (codifiée dans les articles L.147-1 à L.147-8 du code de l'urbanisme), à savoir le plan d'exposition au bruit (PEB) qui détermine un zonage où le droit à construire est restreint. C'est un élément important d'une politique de développement durable des infrastructures aéroportuaires qui repose par ailleurs sur d'autres piliers : les progrès technologiques et la modernisation des flottes ; l'aide à l'insonorisation ; les restrictions d'exploitation et les procédures de navigation aérienne.
  
- 2. Parallèlement à ce dispositif de prévention, un plan de gêne sonore (PGS) définit des zones dans lesquelles les habitations et certains équipements publics existants sont éligibles à des aides financières pour des travaux d'insonorisation.** Ce dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains autour des aéroports, qui a été profondément renforcé afin d'en améliorer l'efficacité, d'en garantir le financement et d'en clarifier le fonctionnement pour les populations exposées aux nuisances sonores, est financé par les compagnies aériennes à travers une taxe affectée, la taxe sur les nuisances sonores aériennes

(TNSA). La TNSA est une fiscalité environnementale établie selon le principe de « pollueur-payeur » : sa tarification dépend d'une très forte modulation du tarif en fonction du bruit émis par l'aéronef, de la période de la journée avec une forte pénalisation des appareils les plus bruyants.

L'Etat, garant des ressources, a engagé récemment plusieurs réformes pour revaloriser la taxe. Les recettes de cette taxe ont ainsi doublé entre 2005 et 2006. Cette hausse demeurait toutefois insuffisante sur certains aéroports situés en zone très urbanisée comme Paris-Orly ou Toulouse-Blagnac. C'est pourquoi, l'Etat a décidé, courant 2006, d'augmenter de nouveau la taxe afin de répondre aux besoins spécifiques de ces deux aéroports. Les mesures prises en 2007 ont notamment permis de régler la situation des riverains de Toulouse. En revanche, le constat a été fait en 2007 qu'une nouvelle hausse des taux était nécessaire pour régler les situations autour d'Orly et de Nantes. Il existait en effet des demandes d'aide non satisfaites en attente de financement (1 500 à Paris-Orly et 300 à Nantes-Atlantique). Dans ce contexte, le gouvernement a annoncé, le 4 décembre 2007, des moyens supplémentaires pour l'aide à l'insonorisation, à savoir une revalorisation de la TNSA au 1er janvier 2008 afin de résorber le stock de dossiers en cours dans un délai de deux ans. L'objectif devrait être atteint pour Orly dès cette année. En outre, une modulation du taux de la TNSA sur les vols effectués entre 18h et 22h afin de mieux prendre en compte la gêne accrue occasionnée par les vols de soirée est dorénavant appliquée. Enfin, les opérations groupées d'insonorisation bénéficieront d'un taux d'aide préférentiel. Cette mesure permettra de subventionner les travaux d'insonorisation à hauteur de 95 % contre 80 % actuellement.

*« L'Etat assurera la transparence de l'information relative aux nuisances engendrées par le transport aérien »*

**La concertation, la transparence des débats et la diffusion de l'information sont assurées aujourd'hui au travers de diverses instances et grâce aux engagements volontaires de tous les acteurs du transport aérien :**

- **Les Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE)**, instituées par la loi en 1985, sont consultées sur toutes les questions d'aménagement ou d'exploitation ayant des incidences environnementales (plan d'exposition au bruit, les modifications de trajectoires ou de procédures...). Les CCE comprennent des représentants des collectivités locales, des professions aéronautiques et des associations de riverains. Elles se réunissent à l'initiative des Préfets. En 2007 48 CCE se sont réunies.
- **L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA)** créée par la loi du 12 juillet 1999 pour intervenir dans la mesure et le contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, a également pour mission de diffuser l'information concernant le bruit (mesures, contrôles, recommandations...) auprès du public. L'Autorité communique notamment via un site Internet, un rapport annuel soumis aux présidents des deux assemblées, et des réunions de concertation avec élus et riverains.
- **Les chartes de l'environnement** ou du développement durable sont des documents qui traduisent les engagements volontaires de tous les acteurs intervenants sur une plate-forme aéroportuaire et des services de l'Etat, de façon à concilier développement de la plate-forme et préservation de la qualité de vie des riverains. 26 aéroports français sont aujourd'hui dotés d'une charte de l'environnement. En 2007, un projet de charte a été achevé pour l'aéroport du Bourget et la charte de l'héliport de Paris Issy les Moulineaux a été signée.

- L'**information du grand public** est assurée selon plusieurs canaux :
  - la mise en ligne sur le site Internet de la DGAC de CD-Rom présentant les trajectoires en 3D sur les dix principaux aéroports français ;
  - le système de mesure de bruit et de visualisation des trajectoires VITRAIL est en place dans les maisons de l'environnement d'Orly et de Roissy ainsi que dans une dizaine de collectivités en Ile de France ;
  - un bulletin d'information trimestriel est diffusé aux riverains sur abonnement et est également mis en ligne sur le site de la DGAC.

**Afin de renforcer la transparence des débats et développer la diffusion de l'information sur les pollutions autres que le bruit générées par le transport aérien, il est envisagé d'élargir les compétences de l'ACNUSA en matière de transparence des débats et de diffusion de l'information dans le domaine de la pollution de l'air sur et autour des dix plus grandes plates-formes aéroportuaires.**

**Par ailleurs, les autorités seront incitées à signer de nouvelles chartes y compris pour les plus grandes plates-formes à l'instar du projet de charte de développement durable de Roissy en préparation.**

**L'information du public devrait être renforcée avec la mise à disposition d'informations concrètes sur le suivi des engagements volontaires,** à l'instar du rapport annuel sur le suivi des engagements pris dans la convention du 28 janvier 2008 et la publication, en 2008, du premier rapport environnement de la DGAC

**Enfin, les préfets seront incités à réunir plus régulièrement les Commissions consultatives de l'Environnement,** à l'instar de celles de Roissy et d'Orly prévues en 2008.

.....

*« Des dispositifs de sanction renforcés seront institués afin de faire respecter la réglementation environnementale par les compagnies aériennes ».*

**Une autorité indépendante, l'ACNUSA, a été créée par la loi du 12 juillet 1999 pour intervenir dans la mesure et le contrôle des nuisances sonores générées par le trafic aérien.**

L'ACNUSA dispose de compétences générales, applicables à l'ensemble des aéroports civils français, et de missions particulières pour les dix principaux aéroports, c'est-à-dire les aéroports soumis à la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA).

Ses compétences sont en particulier les suivantes :

- L'ACNUSA émet **« des recommandations »** sur toute question relative à la mesure du bruit et notamment à la définition d'indicateurs de mesure adéquats, à l'évaluation de la gêne sonore, à la maîtrise des nuisances sonores du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, et à la limitation de leur impact sur l'environnement ;
- Sur proposition de la Commission nationale de prévention des nuisances, elle **prononce des amendes administratives** lors d'infractions aux règles fixées par le ministre chargé de l'aviation civile pour la protection de l'environnement sonore des aérodromes ;

Cette procédure a fait l'objet d'un contentieux et le Conseil d'Etat<sup>3</sup> a jugé que le dispositif actuel ne garantit pas les droits à la défense (arrêt Corsair 31 janvier 2007)

- L'ACNUSA **exerce des missions particulières pour les dix principaux aéroports français** : en particulier, elle définit les prescriptions applicables aux stations de mesure de bruit, dont leur nombre et leur emplacement ; elle établit un programme de diffusion des informations sur le bruit auprès du public ; elle est obligatoirement consultée sur les projets de plan de gêne sonore et de plan d'exposition au bruit, et recommande leur révision quand elle l'estime nécessaire.

Pour renforcer ce dispositif de contrôle et de sanction, **il est envisagé de transférer toute la procédure de sanction à l'Autorité avec disparition de la CNPN, en conservant l'aspect collégial de la procédure c'est-à-dire la participation des associations de riverains à l'audition des contrevenants.** Cette mesure aura pour effet de sécuriser la procédure sur le plan juridique, de simplifier la procédure et de raccourcir le délai de traitement des dossiers.

Par ailleurs, les compétences de l'Autorité seraient étendues aux autres nuisances que le bruit générées par le transport aérien, sur et autour des dix plus grandes plates-formes aéroportuaires.

#### Alinéa 4

*« En matière de navigation aérienne, l'objectif est, d'une part, de limiter le bruit au voisinage des aéroports par optimisation des procédures d'approche et de décollage des avions et, d'autre part, d'abaisser la consommation de carburant et de dioxyde de carbone en réduisant les distances parcourues par les avions »*

#### 1. Etat des lieux

**Les aéroports parisiens font l'objet de mesures particulières en raison de l'importance de leur trafic et de la densité des populations survolées.** Roissy Charles de Gaulle est ainsi le premier aéroport européen avec 540 000 décollages et atterrissages par an tandis que le Bourget est le premier aéroport d'affaires en Europe. L'aéroport d'Orly enregistre quant à lui 230 000 mouvements par an.

En région parisienne, l'altitude à laquelle les avions amorcent leur atterrissage se situe actuellement entre 600 et 1 200 mètres selon les aéroports. Il est en effet obligatoire, pour des raisons de sécurité, de maintenir une séparation verticale d'au moins 300 mètres entre les différents flux d'arrivées sur les aéroports parisiens.

#### 2. Suite au Grenelle de l'Environnement, deux projets ont été annoncés pour réduire les nuisances sonores en île de France.

- Le premier projet présenté consiste à **relever ces altitudes de 300 m pour l'ensemble des avions à l'arrivée de la région parisienne.** Il entraîne une refonte complète de toutes les trajectoires d'avions autour de la région parisienne et appelle un travail important de la part des services de navigation aérienne, de nombreuses simulations et une vaste concertation. Afin d'obtenir le plus rapidement possible des bénéfices, ce projet est scindé en plusieurs étapes de 2008 à 2011 :

##### 1. Début 2008 :

- a. Relèvement de 300 mètres de l'altitude d'arrivée des avions de nuit face à l'est au Bourget. Les avions passent ainsi de 600 à 900 mètres d'altitude.

2. Début 2009 :
  - a. Généralisation de l'altitude d'arrivée à Orly à 1200 mètres et suppression des arrivées à 900 mètres.
3. 2010 / 2011 :
  - a. Relèvement des altitudes d'arrivée Roissy à 1 200 et 1 500 mètres au lieu de 900 et 1 200 mètres actuellement ;
  - b. Généralisation des altitudes d'arrivée à 900 mètres au Bourget au lieu de 600 mètres ;
  - c. Relèvement à 1 500 mètres de certaines trajectoires d'arrivées à Orly.

Un comité de pilotage sera mis en place afin de suivre ces différentes étapes. Il sera dirigé par le Préfet d'Île de France et associera des élus, des associations, ainsi que des représentants de l'aviation civile et des aéroports concernés.

- **Le deuxième projet concerne les procédures d'atterrissage en descente continues, plus économes en CO2 et moins nuisantes que les procédures conventionnelles, qui seront mises au point à Orly pour certaines arrivées.**

A ce jour, la première phase du relèvement des trajectoires prévue début 2008 est réalisée: depuis le 8 mai, le relèvement à 900m des interceptions d' ILS des avions arrivant de nuit du sud-est et atterrissant face à l'est à destination de l'aéroport du Bourget est appliqué.

L'étape suivante concerne Orly pour deux opérations distinctes :

- ✓ L'une consiste à généraliser les altitudes d'interceptions des ILS à 1200 mètres à l'horizon début 2009 :
- ✓ L'autre réside dans la mise en œuvre d'une procédure en descente continue pour les arrivées du Sud-Ouest en configuration d'atterrissage face à l'Est.

Les schémas ci-dessous illustrent la descente continue et montrent que les gains acoustiques attendu du relèvement des trajectoires sont de 3 à 4 dB sous les trajectoires.

.....

*« La France contribuera à la mise en place du ciel unique européen en soutenant la création d'un bloc fonctionnel commun avec les Etats voisins de la Communauté européenne et en participant, pour un montant pouvant s'élever à 200 millions d'euros sur sept ans, au développement du futur système européen de navigation aérienne, notamment au programme de recherche dénommé SESAR. »*

La DGAC s'est engagée avec les aviations civiles du Benelux, de l'Allemagne et de la Suisse dans l'étude de faisabilité d'un bloc fonctionnel d'espace aérien couvrant l'ensemble des espaces aériens concernés, le FAB Europe Central (FABEC). **Ce projet vise à améliorer la gestion de l'espace aérien du cœur de l'Europe. Les premiers résultats montrent que nous pouvons en attendre de nombreux gains notamment en termes de capacité et d'environnement. Une réduction des coûts est aussi à attendre, même si les paramètres financiers et opérationnels français sont actuellement parmi les meilleurs d'Europe.**

## Alinéa 5

*« En coordination avec les entreprises du secteur aérien, l'Etat intensifiera l'effort de recherche dans le domaine de l'aéronautique civile. A l'horizon 2020, les objectifs retenus sont une réduction par passager-kilomètre de 50 % de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des avions, une réduction de 80 % des émissions d'oxydes d'azote et une réduction de 50 % du bruit perçu. »*

L'industrie française a activement accompagné la mise en place du programme européen Clean Sky qui vise à développer les technologies indispensables à la préparation des nouvelles générations d'aéronefs, dans la perspective des objectifs environnementaux fixés par le Comité consultatif ACARE.

La réunion de lancement du programme Clean Sky s'est tenue le 5 février 2008 avec la Commission européenne et l'ensemble des partenaires concernés. Le premier comité directeur (governing board) a eu lieu le 28 mai lors du salon aéronautique ILA à Berlin, pour un démarrage effectif des travaux attendu au cours du second semestre.

Par ailleurs, le montant des aides à la recherche aéronautique prévu pour 2008 est de 100 M€. Des demandes correspondant à 120 M€ par an ont été formulées par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT) pour la loi de finances 2009-2011.

## Alinéa 6

*La France soutiendra l'objectif d'inclusion des émissions du transport aérien dans le système de marchés de quotas d'émissions, dans le respect des réglementations et conventions internationales. »*

Après publication par la Commission européenne de son projet de directive le 20 décembre 2006, le Parlement a adopté un texte en première lecture le 13 novembre 2007, et le Conseil des ministres Environnement une position commune, publiée le 18 avril 2008.

Concernant le plafond, alors que le Parlement l'a fixé à 75 % des émissions de 2005 en première période (2011-2012), et a demandé une baisse de celui-ci à partir de 2013 en fonction de la révision de la directive cadre ETS, le Conseil a préféré suivre la Commission pour proposer un plafond stable de 100% des émissions de 2005.

Concernant le taux d'enchères, alors que le Parlement a choisi un taux de 25% en première période et une hausse à partir de 2013 en fonction de la révision de la directive cadre ETS, le Conseil a fixé un taux initial de 10%, et seulement une évolution éventuelle en fonction de la révision générale.

Par ailleurs, afin de faciliter l'acceptation du dispositif par les pays tiers, la Commission a proposé notamment une exemption des exploitants réalisant moins d'un aller-retour par jour, et un article permettant de nombreux aménagements lorsqu'un pays tiers a mis en place des mesures équivalentes à celles de la directive. Par contre, la mise en œuvre en deux phases proposée par la Commission (2011 pour les vols intra communautaires et 2012 pour tous les autres vols) n'a été retenue ni par le Parlement ni par le Conseil, alors qu'elle était de nature à faciliter l'intégration des exploitants des pays tiers.

A l'issue de la phase de concertation entre le Parlement, le Conseil et la Commission qui s'est terminé le 27 juin 2008, un compromis a été trouvé en vue d'un texte en deuxième lecture. Le système débutera en 2012 pour tous les vols. **Le plafond sera de 97% (des émissions de 2005) en 2012, puis de 95%, mais pourra être revu en fonction de la révision de la directive cadre ETS. Le taux d'enchères sera de 15% et pourra aussi être revu.**



## **Article 11 - Paragraphe III**

### **1. Transports ferroviaires**

*« III. – Le maillage du territoire par des lignes ferrées à grande vitesse sera poursuivi, non seulement pour relier les capitales régionales à Paris mais aussi pour les relier entre elles et assurer la connexion du réseau français au réseau européen.*

*À cet effet, outre la ligne Perpignan-Figueras et la première phase de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône actuellement en travaux, la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse sera lancée d'ici 2020 après une concertation à engager au plus tard en 2009 avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, portant sur les priorités, les tracés, les alternatives à la grande vitesse, les clefs de financement et prenant en compte l'impact sur la biodiversité. Le programme de lignes à grande vitesse pourra porter sur la ligne Tours-Bordeaux, le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier-Perpignan, la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire, les deuxièmes phases de la ligne Est et de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône, l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France, la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur, la ligne Bordeaux-Toulouse, la ligne Bordeaux-Hendaye, les branches Sud et Ouest de la ligne Rhin-Rhône. L'État contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement de ce programme d'investissements.*

*Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera défini dans une perspective de long terme incluant notamment la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest et des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges.*

*Les grandes villes qui resteraient à l'écart du réseau à grande vitesse verront la qualité de leur desserte améliorée en termes de vitesse et de confort, notamment par l'aménagement des infrastructures existantes. Le cas échéant, il pourra être recouru à des contrats de service public financés par un système de péréquation ».*

#### **➤ Rappel historique et état des lieux**

**Le développement des lignes à grande vitesse (LGV) a été initié en France à la fin des années 1970 en conjuguant deux concepts :**

- **des infrastructures dédiées permettant des circulations à grande vitesse ;**
- **l'utilisation d'un matériel polyvalent capable de « diffuser » l'effet de la grande vitesse des LGV vers le reste du réseau (« le TGV va partout »).**

Le développement du réseau de LGV a été réalisé par étapes successives principalement en fonction des marchés de voyageurs pouvant être captés sur les liaisons aériennes intérieures. La première ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon (LN1) a été lancée en 1976 en réaction au choc pétrolier et a été inaugurée le 27 septembre 1981.

Les constructions se sont poursuivies sous la responsabilité de la SNCF qui en assumait le financement, puis de RFF qui a assuré la maîtrise d'ouvrage de la LGV Est-européenne :

- la LGV Atlantique mise en service en 1989 et 1990 ;
- la LGV Nord mise en service en 1993 ;
- l'interconnexion des LGV à l'Est de l'Île-de-France en 1994 ;
- la LGV Rhône-Alpes (contournement de Lyon et prolongement jusqu'à Valence) en 1994 ;
- la LGV Méditerranée achevée en 2001 ;
- la LGV Est-européenne entre Paris et Baudrecourt en 2007.

**En 2008, ce sont ainsi 1847 kilomètres de lignes à grande vitesse qui ont ainsi été construites.**

**Sont actuellement en construction :**

- la LGV mixte entre Perpignan et Figueras (44 kilomètres) ;
- la première phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, première ligne non radiale par rapport à Paris (140 km).

**La réalisation de ces deux opérations permettra de franchir les seuils des 2000 kilomètres de LGV d'ici 2011.**

**Enfin, ont été déclarés d'utilité publique (ou le seront très rapidement), en vue d'une réalisation à court terme, les projets suivants :**

- la LGV Sud-Europe-Atlantique pour sa branche Tours-Bordeaux (302 km) ;
- le contournement de Nîmes et de Montpellier (80 km y compris les raccordements);
- la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire (182 km) ;
- la seconde phase de la LGV Est-européenne (103 km) ;
- la seconde phase de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône (50 km) ;
- la partie franco-italienne de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin (80km).

**La réalisation de ces six opérations permettra de porter le réseau à 2 640 km.**

On peut également citer les principaux projets ayant fait l'objet d'un débat public et dont les études sont en cours ou seront très prochainement lancées :

- la LGV Bordeaux-Toulouse (250km) ;
- la LGV Bordeaux-Espagne (280km) ;
- la LGV Provence Alpes Cote d'Azur (220 km) ;
- les branches Ouest et Sud de la LGV Rhin-Rhône (255km) ;
- les accès français à la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin (180km) ;
- la LGV Poitiers-Limoges (125 km).

**La réalisation de l'ensemble des infrastructures à long terme inscrites au CIADT du 18 décembre 2003 porterait le réseau de LGV à environ 4000 km pour un coût global de l'ordre de 60 milliards d'euros.**

➤ **Le développement du réseau LGV à la suite du Grenelle de l'environnement**

✓ **Objectif**

**Le projet de loi de programme relatif à la mise en oeuvre du Grenelle Environnement définit un objectif ambitieux de développement du réseau de lignes à grande vitesse afin d'offrir plus d'alternatives aux transports aériens et routiers : ainsi, 2000 km de lignes nouvelles supplémentaires doivent être lancés d'ici à 2020 et 2500 km étudiés sur une perspective de plus long terme.**

Il s'agit de promouvoir une politique de transports ambitieuse, dont **les objectifs sont de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, de réduire la dépendance au pétrole et d'accroître l'efficacité énergétique des transports, notamment de voyageurs.** Pour cela, le développement des systèmes de transports intégrés et multimodaux, en s'appuyant dans une large mesure sur les transports ferroviaires de voyageurs dans leur domaine de pertinence, afin d'offrir plus d'alternatives aux transports aériens et routiers, est indispensable.

✓ **Précisions quant à la liste des opérations concernées.**

**Le programme des 2000 km de lignes à grande vitesse à lancer d'ici 2020** pourra porter sur la ligne Tours-Bordeaux, le contournement de Nîmes et de Montpellier, la ligne Montpellier-Perpignan, la ligne Bretagne-Pays-de-la-Loire, les deuxièmes phases de la ligne Est et de la branche Est de la ligne Rhin-Rhône, l'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France, la ligne Provence-Alpes-Côte d'Azur, la ligne Bordeaux-Toulouse, la ligne Bordeaux-Hendaye, les branches Sud et Ouest de la ligne Rhin-Rhône.

**Le programme supplémentaire de 2 500 kilomètres**, qui sera défini dans une perspective de long terme, inclura notamment la mise à l'étude d'un barreau Est-Ouest et des lignes Paris-Clermont-Ferrand et Poitiers-Limoges (voir carte jointe).

**Ce programme ne fait pas référence à la nouvelle liaison Lyon-Turin et à ses opérations connexes** (contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, accès français et partie commune franco-italienne). **En effet, l'action du Gouvernement en faveur de la réalisation de cette liaison s'inscrit dès l'origine dans un cadre juridique de portée internationale, grâce au traité de Turin conclu entre les Etats français et italien le 29 janvier 2001 prévoyant déjà l'engagement de l'Etat français « à construire ou à faire construire les ouvrages de la partie commune franco-italienne nécessaires à la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire mixte marchandises-voyageurs entre Lyon et Turin et dont la mise en service devrait intervenir à la date de saturation des ouvrages existants ».**

Dans ces conditions, une nouvelle mention de la future liaison Lyon-Turin au projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle Environnement n'apparaissait pas nécessaire.

**Ce programme fera l'objet d'une concertation à engager au plus tard en 2009 avec les collectivités territoriales, en particulier les Régions, portant sur les priorités, les tracés, les alternatives à la grande vitesse, les clefs de financement et prenant en compte l'impact sur la biodiversité.**

Il permettra de renforcer le maillage du réseau ferré national, en développant tant les grands axes radiaux en direction des capitales européennes (ligne Sud-Europe Atlantique, axe Nîmes-Perpignan notamment) que les liaisons transversales permettant de relier les régions entre elles sans passer par Paris, et de renforcer l'accessibilité des régions ne bénéficiant pas jusqu'à aujourd'hui des avantages de la grande vitesse (barreau Est-Ouest, Paris-Clermont-Ferrand-Lyon).

✓ **Financement**

**L'État contribuera à hauteur de 16 milliards d'euros à cette accélération très significative des investissements.**

Des réflexions sont conduites pour **modifier la tarification du réseau ferré national notamment afin de réexaminer la question de la répartition de la valeur créée par la grande vitesse entre les différents acteurs** (usagers, entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures, Etat et collectivités territoriales).

Parallèlement, les discussions avec les collectivités sur le financement de plusieurs projets majeurs tels que la LGV Sud-Europe-Atlantique, la LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire, le contournement de Nîmes et de Montpellier ou la seconde phase de la LGV Est-européenne, sont activement conduites pour préciser les conditions du lancement de ces opérations.



## FICHE N°7 : TRANSPORTS URBAINS et PERIURBAINS

### Article 12

#### Article 12- I

*« I. – Dans les zones urbaines et périurbaines, la politique durable des transports vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions et les nuisances. À cet effet, l'État encouragera, dans le cadre des plans de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacement d'entreprises, d'administrations, d'écoles ou de zones d'activité, ainsi que le développement du covoiturage, du service de mise à disposition de véhicules pour un usage temporaire (« auto-partage »), de la marche et du vélo, notamment par l'adoption d'une charte des usages de la rue. Les compétences nécessaires à la définition d'une politique globale de mobilité durable seront attribuées aux autorités organisatrices des transports urbains.*

*L'État se fixe comme objectif de ramener les émissions moyennes de dioxyde de carbone de l'ensemble du parc des véhicules particuliers en circulation de 176 g CO<sub>2</sub>/km à 130 g CO<sub>2</sub>/km en 2020 avec notamment la mise en place d'éco-pastilles. Des objectifs similaires en proportion devront être atteints pour les véhicules utilitaires et les cyclomoteurs.*

*L'État soutient et promeut les innovations technologiques réduisant la pollution et la consommation des véhicules, en veillant à ce que ces innovations concourent également à la réduction des polluants locaux, comme les particules ou les oxydes d'azote. Il mettra en œuvre un programme de recherche en faveur du développement industriel des véhicules propres et économes. Il incitera les collectivités territoriales, les établissements publics et les entreprises disposant d'un parc automobile à usage professionnel important à procéder à des achats groupés de tels véhicules.*

*En lien avec les professionnels de l'automobile et les associations d'usagers de la route, l'État mettra en place un programme national d'incitation à la conduite respectueuse de l'environnement. »*

**Sont ainsi précisés les objectifs de la politique durable des transports dans les zones urbaines et périurbaines.**

**A ce titre, l'encouragement au développement du co-voiturage, de l'auto-partage, du vélo et de la marche, notamment par l'adoption d'un code de la rue sous forme de charte, est explicitement mentionné.**

#### ➤ **Le co-voiturage**

Le co-voiturage est la mise en commun d'un véhicule particulier, c'est un mode de déplacement utilisé depuis fort longtemps mais qui s'est beaucoup développé ces dernières années notamment dans les entreprises et les collectivités pour assurer les trajets domicile-travail de leurs personnels. La nouveauté réside dans le fait que la rencontre entre offres et demandes de co-voiturage est souvent organisée dans le cadre de l'entreprise ou de la collectivité elle-même.

### ➤ L'autopartage

L'autopartage est un système de véhicules utilisables, pour une durée limitée, successivement par plusieurs utilisateurs « autorisés » ou ayant droit, moyennant un paiement. Dans ce domaine, la France accuse un certain retard comparé notamment aux pays précurseurs de ce système, la Suisse, l'Allemagne et les Pays-Bas.

**L'autopartage ne pose pas de problème juridique majeur mais souffre d'un manque de visibilité. Les dispositions législatives du projet de loi ont pour objectif de faciliter le développement de cette activité.**

### ➤ Le code de la rue

**La démarche « code de la rue » consiste à examiner, avec l'ensemble des acteurs institutionnels et associatifs, les dispositions du code de la route de nature à assurer, en milieu urbain, un meilleur partage de l'espace public entre tous les usagers et d'offrir une plus grande sécurité de déplacements à tous, et particulièrement aux plus vulnérables.**

Cette réflexion est menée sous l'égide des services en charge de la sécurité routière qui communiqueront prochainement à ce sujet.

Les principales orientations seront rassemblées dans une charte qui sera ouverte à la signature des représentants des collectivités, des associations et organismes intéressés.

**L'article 12-I traduit également dans les textes, les engagements de l'Etat dans les domaines de la recherche en faveur des véhicules propres, du développement de la conduite respectueuse de l'environnement et de la mise en place d'achats groupés de véhicules.**

## Article 12- II

*« II. – Les collectivités territoriales ont souhaité développer les transports collectifs en site propre afin de les porter en quinze ans de 329 à 1 800 kilomètres et contribuer, avec l'État, au désenclavement des quartiers sensibles. Le coût de l'accélération de ce programme est estimé par les collectivités concernées à 18 milliards d'euros d'investissements hors Ile-de-France.*

*L'État apportera, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets obéissant à des critères de qualité au regard des objectifs de la présente loi, pour des investissements destinés en priorité au désenclavement des quartiers sensibles et à l'extension des réseaux existants. Il pourra aussi apporter une aide sous forme de prêts bonifiés.*

*Les projets portés par les autorités organisatrices des transports devront également s'insérer dans une stratégie urbaine et intégrer les enjeux environnementaux tant globaux que locaux touchant à l'air, la biodiversité, le cadre de vie et le paysage, la limitation de l'étalement urbain. Ils comprendront des objectifs de cohésion sociale, de gestion coordonnée de l'espace urbain et de développement économique ».*

### ➤ Situation actuelle

Aujourd'hui, **près de 400 km de lignes de tramway sont en service, et 131 km de lignes de métro desservent les agglomérations de Lille, Lyon, Marseille, Toulouse et Rennes.**

### ➤ Financement

Après avoir mis un terme, fin 2003, à sa politique de subventionnement direct des projets d'infrastructure de transports en commun, l'État a relancé, en 2006, une politique de soutien ciblée en faveur des transports collectifs dans les grandes agglomérations qui s'est traduite par une nouvelle dotation de 220M€ pour aider une dizaine de projets en cours de réalisation.

En 2007, le financement des infrastructures de transports collectifs a pu être inscrit dans les contrats de projets, et l'État est engagé dans 7 régions (Alsace, Auvergne, Bretagne, Centre, Haute-Normandie, Nord et Martinique) à hauteur de 103 M€.

Dans le cadre du projet de loi Grenelle, **l'État apportera 2,5Mds€ d'ici 2020, sur une première étape du programme de 12Mds€, pour accompagner les collectivités locales dans leur politique de développement d'un réseau de transport collectif adapté à leur taille et favorisant le désenclavement des quartiers. Dans ces 2,5Mds€, 500M€ sont réservés au plan « Espoir banlieues » inscrits au dernier comité interministériel à la ville (CIV) du 23 juin 2008.**

### ➤ Appel à projets

**Un appel à projets sera prochainement lancé en direction des collectivités locales et autorités organisatrices de transports urbains, souhaitant obtenir une aide de l'Etat dans le cadre de la réalisation d'un « transport en commun en site propre » (TCSP) desservant des quartiers relevant de la politique de la ville.**

Les conditions d'éligibilité privilégient le critère d'utilité sociale en favorisant les dossiers qui présenteront une desserte de quartiers appartenant à la liste publiée par l'ANRU.

Les projets de métro, tramways et bus à haut niveau de service (BHNS) qui entreront dans ce cadre, et pour lesquels les travaux sont prévus d'ici 2011, devront parvenir au Préfet de département, d'ici l'automne prochain. Ils seront ensuite transmis au MEEDDAT, puis soumis à un jury composé des ministères de l'écologie, des finances et de la ville, de l'ANRU, du GART et de diverses associations d'élus, afin qu'il rende un avis sur l'éligibilité des projets au MEEDDAT qui décidera au final de la subvention accordée.

Le montant des subventions varie suivant le type de transport et pourra atteindre 20% d'une assiette établie à partir des dépenses d'infrastructure et n'intégrant pas le matériel roulant.

### ➤ Futurs projets connus

Dans l'état actuel des recensements, **305 km de lignes nouvelles de tramway** sont envisagées à Angers, Bordeaux, Brest, Caen, Clermont, Dijon, Fort de France, Grenoble, Le Havre, Lens, Lyon, Montpellier, Orléans, Toulon, Toulouse, et Valenciennes, pour un coût évalué autour de 6,5 Mds€.

**Un projet de nouvelle ligne de métro** est programmé à Rennes, sur un itinéraire de 13,3 km et pour un coût estimé à 980M€.

**Des prolongements ou des extensions de lignes de tram** sont prévus à Grenoble, Clermont, Lyon, Marseille, Mulhouse, Nantes, St Étienne, et Strasbourg, couvrant près de 60 kms pour un montant de 1,4 Mds€.

Rennes, Toulouse et Lyon projettent d'étendre leurs lignes de métro sur de courtes distances (9kms au total) mais pour un coût s'élevant à 750 M€.

**A cela devraient s'ajouter de nombreux projets de BHNS ou de transport guidé, moins coûteux que les projets lourds, et offrant un service intéressant en terme de régularité et de confort, avec une capacité d'accueil de passagers inférieure cependant à celle d'un tram.**



## FICHE N°8 : TRANSPORTS en ILE de FRANCE

### Article 13

#### Article 13

« En Ile-de-France, un programme renforcé de transports collectifs visera à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. A cet effet, un projet de rocade structurante par métro automatique sera lancé après concertation avec l'autorité organisatrice.

Au nombre des actions prioritaires définies dans le cadre de concertations périodiques entre l'Etat, la collectivité régionale et les établissements publics compétents pourront figurer le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes pour assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie et des solutions à l'engorgement de la ligne 13 du métro parisien. ».

#### Etat des lieux

➤ **Les projets envisagés pour le développement et la modernisation des transports urbains en Ile de France, qui figuraient au Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013** consistaient en :

- une amélioration des lignes existantes, notamment les radiales (RER), qui supportent une forte augmentation du trafic ces dernières années, avec un matériel vieillissant.
- la mise en œuvre de projets de TCSP importants en banlieue et le prolongement de lignes de métros ou de tramways existantes.

Par ailleurs, le CPER prévoyait la réalisation d'études pour des projets de TCSP permettant le désenclavement de sites importants (branche du T4 pour Clichy-Montfermeil, liaison entre les lignes de RER B et D au Nord entre Garges et Gonesse, tram-train de Massy-Evry, prolongement de la tangentielle ouest) ou pour le désengorgement de lignes de métro comme la ligne 13, et 2 gros projets d'ampleur régionale : le prolongement de la ligne de RER E dite 'EOLE' à l'ouest qui actuellement s'arrête à St Lazare et devrait relier la Défense à terme, et un projet de rocade périphérique dite 'Métrophérique' ou 'Arc express'.

➤ **Le financement des 4 projets structurants** (T4 à Clichy-Montfermeil, liaison Garges-Gonesse, tram-train de Massy-Evry et tangentielle ouest) **a été annoncé dans le cadre du Plan Espoir Banlieue**, en articulation avec les démarches lourdes engagées au titre de la rénovation urbaine. En effet, les projets d'infrastructure de transports en commun viennent compléter des projets ambitieux de restructuration des quartiers sensibles, en contribuant au désenclavement physique des sites et en facilitant les déplacements des habitants vers les zones d'emploi.

#### **Objectif du Grenelle : accélérer l'amélioration des transports urbains en Ile de France.**

Le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, avec l'article 13, permet d'accélérer l'amélioration des transports urbains en Ile de France.

- **L'amélioration de la ligne 13 permet un désengorgement d'un tronçon qui souffre d'une très forte fréquentation, desservant Saint-Denis au Nord (Université, Basilique).**
- **Le projet de prolongement d'EOLE, qui impacte beaucoup l'aménagement futur de La Défense, permettra d'alléger le tronçon central du RER A dans Paris, aujourd'hui saturé, et de se connecter avec le réseau ferré venant de Normandie, ce qui allègera au passage la pression sur l'utilisation des sillons ferrés du réseau St Lazare.**
- **Le projet de Métrophérique vient en complément de l'amélioration des transports radiaux (RER), avec l'objectif de créer une offre de transports en commun autour de la capitale, au-delà du périphérique.** Ce projet sera interconnecté avec les lignes de TU existant (métro, RER), et évitera certains déplacements de banlieue à banlieue qui aujourd'hui transitent nécessairement par Paris.

**Plus qu'un panel de projets isolés, ces différents projets offrent une gamme complémentaire de solutions qui à terme rendront les déplacements des franciliens plus faciles et plus confortables. Ils accompagneront une diminution de la part des véhicules particuliers dans les déplacements.**

## FICHE N°9 ENERGIE

Articles 16 à 18

### Article 16

*« Pour atteindre l'objectif de réduction des consommations énergétiques, l'Etat mettra en œuvre divers instruments comprenant notamment l'adaptation des normes de consommation, la mise en œuvre de mécanismes d'incitation, y compris de nature fiscale, en faveur des produits les plus économes en énergie, l'extension de l'étiquetage, le renforcement du dispositif de certificats d'énergie et le retrait des produits, procédés, appareils et véhicules les plus consommateurs ».*

1. Il s'agit de **retirer du marché les produits les plus énergivores, de donner un prix écologique aux produits** (bonus-malus et TVA réduite) et de **généraliser l'affichage des performances énergie-carbone** (comme pour les véhicules, les produits électroménagers et les ampoules).
2. **Le dispositif des certificats d'économies d'énergie a été créé par la loi sur l'énergie de juillet 2005.**  
Depuis sa mise en place opérationnelle fin 2006, le **dispositif a généré des investissements représentant plus de 14 TWh d'économies d'énergie**, soit l'équivalent de 2 fois la consommation annuelle d'électricité des habitants de Paris, Lyon et Marseille. Il est proposé, après la phase expérimentale 2006-2009, d'étendre de manière significative ce dispositif (propriétaires de surfaces tertiaires importantes et distributeurs de carburant).

*« Il mettra en place des mécanismes incitatifs pour favoriser la conception et la fabrication de produits et de procédés permettant de réduire les consommations d'énergie, notamment par les petites et moyennes entreprises. Une partie des sommes collectées au moyen du livret de développement durable pourra être affectée au financement des projets des petites et moyennes entreprises dans le domaine du développement durable. Des mécanismes de garantie de prêts seront mis en place pour soutenir les projets des petites et moyennes entreprises en faveur du développement durable ».*

**Il s'agit notamment de mieux piloter le dispositif du livret de développement durable.**

*« La France soutiendra les projets d'interdiction des ampoules à forte consommation d'énergie dans le cadre communautaire ».*

1. **La mise en œuvre de la directive éco conception, en particulier s'agissant de l'éclairage, est une priorité de la PFUE sur le volet énergie-climat.**
2. **Les lampes à incandescence ont un coût à l'achat faible, mais elles consomment 4 à 5 fois plus d'énergie qu'une ampoule dite « basse consommation » et ont une durée de vie 8 à 15 fois plus faible ; au total, le coût d'une ampoule à incandescence est 3 à 4 fois plus élevé qu'une lampe « basse consommation » ;**

**l'acquisition d'une lampe « basse consommation » par un ménage lui procure un gain net de 90 € sur la durée de vie de l'ampoule.**

- 3. Le remplacement des lampes à incandescence par des lampes « basse consommation » permettrait d'économiser 8 térawatts-heures (soit l'équivalent de deux fois la consommation annuelle d'électricité des habitants de Paris) et de réduire les émissions de CO2 de près d'un million de tonnes chaque année.**

*« L'Etat étudiera la possibilité d'imposer aux personnes morales employant plus de 250 salariés ou agents l'obligation d'établir un bilan de leurs consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre d'ici la fin 2013, cette échéance étant ramenée à la fin 2010 pour les personnes relevant de l'article L. 225-102-1 du code de commerce. Des campagnes d'information et des mesures d'incitation seront mises en place à destination des petites et moyennes entreprises et autres personnes morales employant entre 50 et 250 salariés ou agents pour qu'elles établissent ces mêmes bilans ».*

**Il s'agit de généraliser les bilans des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, dits « bilans carbone-énergie ».** L'expérience montre que la simple mesure des consommations et des émissions permet d'identifier des actions simples permettant de réduire d'au moins 20% ces consommations et émissions.

## **Article 17**

*« I. - Afin de diversifier les sources d'énergie et de porter à au moins 20 % en 2020 la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale, soit un doublement par rapport à 2005, l'Etat favorisera le développement de l'ensemble des filières d'énergies renouvelables dans des conditions économiquement et écologiquement soutenables. Atteindre cet objectif suppose d'augmenter de 20 millions de tonnes équivalent pétrole (Mtep) la production annuelle d'énergie renouvelable d'ici 2020, en portant celle-ci à 37 Mtep ».*

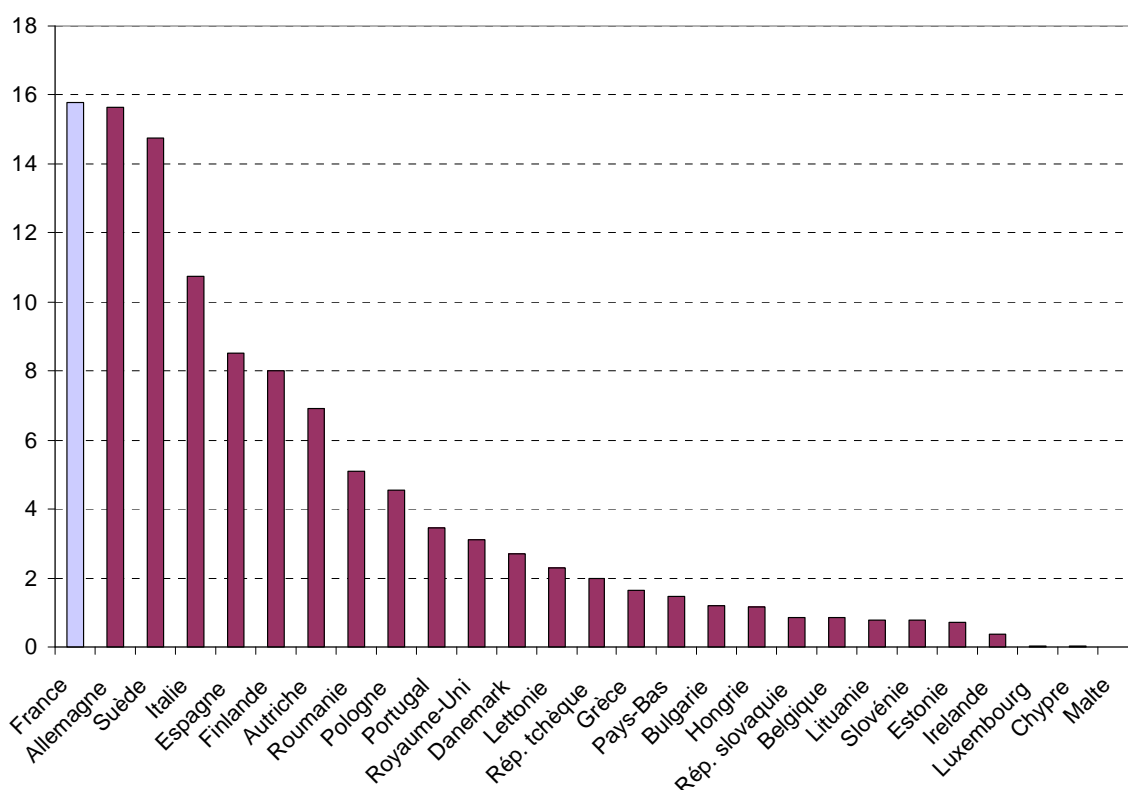
- 1. Les énergies renouvelables participent à la lutte contre le changement climatique et assurent un approvisionnement sûr et maîtrisé sur le long terme.** Le soleil, le vent, l'eau, la chaleur de la terre sont des ressources inépuisables, le bois et la biomasse, correctement gérées, sont renouvelables, et toutes sont directement accessibles sur notre territoire. Par leur caractère décentralisé, les énergies renouvelables participent à l'aménagement du territoire et à la création d'emplois non délocalisables. Elles font des territoires, des entreprises, des citoyens, des acteurs de la production d'énergie sans CO2.
- 2. La France, dont les émissions de CO2 par habitant sont parmi les plus faibles de tous les pays industrialisés et qui respecte déjà le protocole de Kyoto, est également le premier producteur européen d'énergies renouvelables.**
- 3. La France a connu en 2007 un véritable bond en matière d'énergies renouvelables, avec une croissance de 4,2%, à 18,0 Mtep, record historique de hausse.** Des progressions très rapides sont enregistrées pour certaines formes d'énergie : +85% pour l'éolien, +70% pour le solaire photovoltaïque, ...

4. Les principaux leviers de développement sont liés à la biomasse, l'éolien et la géothermie, tandis que des changements d'échelle peuvent être réalisés dans le solaire photovoltaïque.

« Des objectifs intermédiaires pour chacune de ces filières seront fixés en 2009 et un bilan sera réalisé sur cette base en 2012 ».

Les objectifs de chaque filière seront précisés à l'occasion de l'adoption de la nouvelle programmation pluriannuelle des investissements (PPI) dans la production d'énergie, prévue en 2009. Cette PPI sera présentée au Parlement en fin d'année.

Production d'énergies renouvelables dans l'Union européenne en 2005 (Mtep)



« II. - Afin d'atteindre cet objectif, une accélération de l'effort de recherche pour permettre les ruptures technologiques est nécessaire. Le développement des énergies renouvelables ne peut se faire au détriment des autres objectifs du développement durable, et en particulier des autres objectifs environnementaux ».

**Le Gouvernement souhaite favoriser un développement à haute qualité environnementale des énergies renouvelables.**

Ainsi, le développement des éoliennes doit être réalisé de manière ordonnée, en évitant le mitage du territoire, de sorte à prévenir les atteintes aux paysages, au patrimoine et à la quiétude des riverains.

**Le développement du bois-énergie doit s'accompagner d'une maîtrise des émissions de particules fines** qui altèrent la qualité de l'air et présentent des risques pour notre santé, **et d'une gestion durable de la forêt**, respectueuse de la biodiversité.

Enfin, **le développement de l'hydroélectricité doit tenir compte des objectifs de préservation de nos rivières et de la biodiversité.** Telles sont les conditions d'un développement équilibré, écologiquement et socialement soutenable.

*« Le développement des énergies renouvelables sera facilité par le recours, aux différents échelons territoriaux, à la planification, à l'incitation et à la diffusion des innovations ».*

Le développement des énergies renouvelables sur l'ensemble du territoire national nécessite une mobilisation et une planification au niveau des territoires. Il est donc envisagé de **confier aux Régions le soin de proposer des « schémas régionaux des énergies renouvelables »** qui définiront, par zones géographiques, sur la base des potentiels de la région et en tenant compte des objectifs nationaux, les objectifs qualitatifs et quantitatifs de la Région en matière de valorisation du potentiel énergétique renouvelable et fatal de son territoire.

*« Un soutien sera apporté à la production de chaleur d'origine renouvelable, à partir notamment de bois, de la géothermie et d'énergie solaire, par l'injection de biogaz dans les réseaux et la mobilisation de la ressource forestière ».*

Il s'agit d'une des principales recommandations du Grenelle de l'Environnement en matière d'énergies renouvelables. **La biomasse représente environ un tiers du potentiel français pour atteindre les objectifs 2020** (7.5 des 20 Mtep supplémentaires selon le rapport du comité opérationnel présidé par Jean-Claude Lenoir, député de l'Orne). Il s'agit de **mettre en place un dispositif de soutien à la chaleur d'origine renouvelable** (notamment biomasse), de la même façon qu'il existe un dispositif de soutien à la production d'électricité à partir de sources renouvelables.

### **Article 18**

*« La production en France des biocarburants est subordonnée à des critères de performances énergétiques et environnementales comprenant en particulier ses effets sur les sols. La France soutiendra aux niveaux européen et international la mise en place d'un mécanisme de certification des biocarburants tenant compte de leur impact économique, social et environnemental.*

*Une priorité sera donnée au développement de la recherche sur les biocarburants de deuxième génération ».*

1. **Le plan de développement des biocarburants mis en œuvre en France**, de façon accélérée depuis 2005, répond originellement à **trois finalités : la réduction de la dépendance énergétique de la France, la diminution de ses émissions de gaz à effet de serre et le soutien à son agriculture dans un contexte de production abondante.**

Il représente aujourd'hui en France **26 000 emplois, 2 milliards d'euros d'investissements, bientôt 3 millions de tonnes équivalent pétrole par an que nous n'aurons plus à importer, soit 3 milliards d'euros (bruts) dans notre balance commerciale.**

2. Toutefois, **des interrogations sur le bénéfice énergétique et environnemental des biocarburants de 1<sup>ère</sup> génération ont été soulevées lors du Grenelle de l'environnement** et de façon générale à l'échelle communautaire et internationale.

C'est pour cette raison qu'une nouvelle étude a été confiée à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Les premiers résultats de ses travaux ont été publiés. Ils confirment que **les biocarburants produits en France aujourd'hui, moyennant le respect de contraintes environnementales strictes pour leur production, permettent des économies de CO<sub>2</sub>, dès lors qu'ils ne représentent qu'une part marginale de nos surfaces agricoles utiles et ne conduisent pas à retourner des prairies, fortes stockeuses de carbone.** Dans ces conditions, c'est au moins 35 % de gaz à effet de serre que nous émettons en moins lorsque nous consommons des biocarburants plutôt que de l'essence ou du diesel d'origine fossile.

Les **investissements effectués par nos coopératives et nos industriels permettront donc d'atteindre l'objectif de 7% en 2010**, avec une montée en charge progressive.

3. **Mais ces carburants ne seront soutenus que s'ils sont durables – c'est-à-dire s'ils respectent des critères environnementaux ou sociaux précisément définis comme leur impact sur les sols, l'eau ou la biodiversité – et que si le risque de concurrence avec les besoins pour l'alimentation est strictement contenu.** C'est l'objet de l'article 18, et le message que porte la France auprès de ses partenaires européens dans le cadre de sa Présidence de l'Union. Des travaux techniques avancés ont lieu à Bruxelles pour définir précisément ces critères.
4. Il faut par ailleurs **stimuler la recherche sur les biocarburants de 2<sup>nd</sup>e génération qui n'utilisent pas de plantes comestibles et donc n'entrent pas en conflit avec leurs usages alimentaires, en dehors de l'utilisation d'espace éventuellement commun.** C'est pourquoi le Gouvernement a décidé d'accentuer significativement l'effort de recherche sur ces filières innovantes.





## **FICHE N° 10 : La RECHERCHE dans le domaine du DEVELOPPEMENT DURABLE**

### **Article 19**

#### **Article 19-I**

*« I. – La recherche joue un rôle central dans l'analyse des processus environnementaux et est à l'origine d'innovations technologiques indispensables à la préservation de l'environnement et à l'adaptation aux changements globaux de la planète. L'effort national de recherche privilégiera les énergies renouvelables, le stockage de l'énergie, les piles à combustible, la maîtrise de la captation et du stockage du dioxyde de carbone, l'efficacité énergétique des bâtiments, des véhicules et des systèmes de transports terrestres, maritimes et aériens, les biocarburants de deuxième génération, la biodiversité, la compréhension des écosystèmes, notamment anthropisés, l'analyse des déterminants comportementaux et économiques de la protection de l'environnement, l'observation et la compréhension des changements climatiques et l'adaptation à ces changements.*

*En vue d'améliorer les relations entre la santé et l'environnement, un effort particulier sera consenti en faveur de la recherche dans les domaines des substituts aux substances chimiques, de l'éco-toxicologie et de la toxicologie et en faveur des méthodes d'évaluation des risques pour l'environnement et la santé. Les technologies propres et le développement de produits propres, les technologies du traitement de l'eau et des déchets et de la protection des sols, les méthodes permettant de réduire l'utilisation d'intrants en agriculture, feront également l'objet de programmes spécifiques. La capture et le stockage du dioxyde de carbone seront soutenus par l'organisation d'un cadre juridique adapté et l'allocation de financements particuliers ».*

**Le I de l'article 19 énonce les priorités de recherche identifiées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement depuis les connaissances fondamentales jusqu'à l'innovation technologique permettant le développement de produits propres.**

#### **Article 19-II**

*« II. – La mise en réseaux des laboratoires de recherche, la réalisation de plates-formes d'essais, la constitution ou le renforcement de pôles d'excellence contribueront à la réalisation de ces objectifs.*

*À ces efforts de recherche et de développement de technologies nouvelles devront correspondre des actions accrues de formation dans les différents cursus éducatifs et auprès des milieux professionnels.*

*L'État mobilisera d'ici 2012 un milliard d'euros supplémentaires en matière de recherche sur le développement durable, notamment sur le changement climatique, les énergies et les moteurs du futur, la biodiversité et l'impact de l'environnement sur la santé.*

*Les dépenses de recherche sur les technologies propres et sur la prévention des atteintes à l'environnement seront progressivement augmentées pour atteindre d'ici la fin 2012, le niveau des dépenses de recherche sur le nucléaire civil. La stratégie nationale de recherche énergétique mentionnée à l'article 10 de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique sera mise à jour pour tenir compte de ces nouvelles orientations. Le rapport annuel prévu au même article 10 rendra compte de l'exécution de cet engagement.*

*Afin d'accélérer la mise en œuvre des nouvelles technologies ou des nouveaux services contribuant à la lutte contre le changement climatique, les démonstrateurs de nouvelles technologies de l'énergie pourront bénéficier du soutien de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Le rapport annuel mentionné à l'article 10 de la loi du 13 juillet 2005 précitée rendra compte de l'avancement des projets ainsi soutenus.*

*Le soutien aux innovations éco-responsables se traduira notamment par la mobilisation et la coordination des pôles de compétitivité travaillant dans le domaine de l'environnement et par la mise en place de mécanismes favorisant le développement des entreprises éco-innovantes.*

*Les mesures d'aide au transfert et au développement industriel de nouvelles technologies tiendront compte de leurs performances environnementales ».*

1. **Le II de l'article 19 confirme l'intensification de l'effort de financement annoncé par le Président de la République ainsi que les moyens nouveaux ou à créer qu'il faut mobiliser.** En effet, le Président de la République a décidé, dans son discours du 25 octobre 2007 (restitution des conclusions du Grenelle) :
  - ✓ d'allouer à **l'effort de recherche en matière de développement durable un milliard d'euros supplémentaires de crédits budgétaires sur 4 ans** ;
  - ✓ d'atteindre, pour la recherche sur les technologies propres et la prévention des atteintes à l'environnement, le niveau des dépenses de recherche sur le nucléaire civil au terme de ces quatre ans (soit environ 500 M€ / an).
2. Les actions correspondantes ont été élaborées par le Comité opérationnel Recherche .  
Il s'agit de :
  - ✓ la création **d'un fonds de soutien aux démonstrateurs technologiques au sein de l'ADEME doté de 400 M€ sur 4 ans**. Ce fonds portera sur les filières technologiques suivantes :
    - captage et stockage du carbone,
    - système de transport innovant économe en énergie (dont véhicules électriques et déploiement de mini flottes),
    - biocarburants de seconde génération,
    - énergies renouvelables,
    - hydrogène,
    - stockage de l'énergie,
    - réseaux intelligents,
    - bâtiments et urbanisme innovants économes en énergie
  - ✓ L'augmentation **de la recherche fondamentale sur les technologies propres et les moteurs du futur**, ce qui concerne les domaines prioritaires suivants :
    - captage et stockage du carbone
    - biocarburants de seconde génération

- énergie solaire (INES)
  - autres énergies, convertisseurs, stockage et gestion de l'énergie
  - technologies en rupture pour les motorisations électriques et hybrides : plate forme de test et d'essai pour les batteries, électronique de puissance, systèmes et matériaux
  - technologies innovantes pour le transport aérien
  - technologies innovantes pour le transport ferroviaire et systèmes de gestion du trafic
  - ville durable
  - briques technologiques et innovations pour le bâtiment à énergie positive
- ✓ Le **volet Santé-Environnement** prévoit notamment la **création d'un pôle national de toxicologie et d'éco-toxicologie** (indispensable entre autres pour l'application de REACH), **un programme santé-transport** et **un renforcement de l'évaluation des impacts des OGM**.
- ✓ Enfin, il est également prévu de développer la **recherche sur les outils de gestion de la biodiversité** et sur **les effets socio-économiques des politiques du développement durable**.



## FICHE N° 11 : Arrêter la perte de la BIODIVERSITE

Articles 20 à 23

### Article 20

*« Arrêter la perte de biodiversité exige des mesures de protection, de conservation et de restauration des milieux associées à la constitution d'une trame verte et bleue, outil d'aménagement du territoire qui permettra de créer une continuité territoriale.*

*A cette fin, la stratégie nationale de biodiversité sera renforcée, et assortie d'une déclinaison régionale concertée. Une stratégie nationale de création d'aires protégées terrestres identifiant les lacunes du réseau actuel sera établie afin que 2 % au moins du territoire terrestre métropolitain soit placé dans les dix ans sous protection forte. La réalisation de cet objectif passe notamment par la création de trois nouveaux parcs nationaux et l'acquisition de 20 000 hectares de zones humides par les collectivités publiques. Par ailleurs, des aires marines protégées seront mises en place pour préserver la biodiversité marine afin de couvrir, en incluant notamment le réseau Natura 2000 en mer et la création de parcs naturels marins, 10 % des eaux placées sous la souveraineté de l'Etat, d'ici à 2012 en métropole et d'ici 2020 dans les départements d'outre mer ; les collectivités d'outre-mer volontaires seront accompagnées dans la mise en place et la gestion d'aires marines protégées. Des plans de conservation ou de restauration seront mis en place dans les cinq ans afin de protéger les espèces végétales et animales en danger critique d'extinction en France métropolitaine et outre-mer dont 131 espèces ont été dénombrées en 2007. Des plans de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, terrestres et marines, seront mis en œuvre afin de prévenir leur installation et leur extension et réduire leurs impacts négatifs.*

*Le soutien à la création d'un groupe d'expertise scientifique internationale pour la biodiversité, sur le modèle du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, sera renforcé et constituera un axe important de la diplomatie environnementale ».*

### **Etat de la biodiversité en France**

Le territoire français comporte des écosystèmes variés et riches, soumis cependant à des pressions importantes. Une partie importante de notre biodiversité est située outremer.

**Cent trente espèces sont en danger critique d'extinction en France. Nous perdons 60 000 ha d'espace naturel et semi naturel chaque année en métropole, du fait de l'étalement urbain et du développement des infrastructures.** Les autres causes importantes de dégradation des écosystèmes et de leurs fonctions sont les pollutions (notamment nitrates et phytosanitaires), la surexploitation des ressources (notamment halieutiques, ainsi que certains sols, qui sont des milieux vivants), ou certaines invasions biologiques. Le changement climatique va affecter fortement le fonctionnement et la composition de nos milieux naturels, des forêts, de l'agriculture et de la pêche.

Les forêts sont en expansion en France métropolitaine depuis le début du XXème siècle et constituent, sous réserve d'une gestion raisonnée, une source durable et écologique d'énergie et de matériaux.

En moyenne, **seulement un quart des habitats naturels protégés au titre des directives européennes est dans un état de conservation favorable.** Le domaine atlantique et la côte méditerranéenne sont particulièrement affectés. Les milieux aquatiques également.

**Le suivi de l'abondance des oiseaux communs depuis plus de vingt ans montre une décroissance inquiétante, y compris de certaines espèces les plus banales**, comme le moineau, notamment les espèces inféodées au milieu agricole. Les chaînes de régulation naturelles, par exemple pour contenir les populations d'insectes ou nourrir des animaux de niveaux supérieurs, sont alors désorganisées.

Au total, **la situation est contrastée, avec quelques dynamiques favorables, mais aussi une tendance générale négative et une perte globale de biodiversité et d'importants services liés aux .**A titre d'exemple peuvent être cités : la productivité des pêches marines, la qualité et la quantité des pêches d'eau douces, les zones d'expansion et d'amortissement des crues, la lutte contre l'érosion, la pollinisation naturelle par les insectes butineurs, la régulations de certains cycles biologiques. Loin d'être linéaires, ces baisses de productivité ont conduit dans certaines régions du monde à des ruptures ou des décrochements difficiles à corriger ensuite.

### **La stratégie nationale pour la biodiversité**

**La France a adopté en 2004 une stratégie nationale pour la biodiversité, conformément à ses engagements européens et internationaux vis-à-vis de la Convention sur la Diversité Biologique signé à Rio de Janeiro en 1992.**

La stratégie fixe pour objectif **de conserver la diversité des espèces, des habitats naturels, des gènes et d'assurer le bon fonctionnement des écosystèmes.** Elle est d'abord un outil de développement durable, pour la prise en compte dans tous les secteurs d'activités de l'impératif d'une gestion durable des ressources naturelles et vivantes. **Elle est dotée pour cela d'une dizaine de plans d'action sectoriels, par exemple pour l'agriculture, le transport, la mer etc.**

La Stratégie Nationale pour la biodiversité publie chaque année un rapport sur son état d'avancement, incluant également des informations sur l'état et l'évolution de la biodiversité sur le territoire français.

Les conclusions du Grenelle ont été intégrées, à partir de 2008, à ces plans d'action, révisables tous les deux ans. La France présente les résultats de la mise en œuvre de sa stratégie nationale pour la biodiversité tous les deux ans, à l'Union Européenne et à la communauté internationale, dans le cadre de la Convention pour la diversité biologique.

### **Qu'est ce qu'une stratégie nationale de création d'aires protégées ?**

**Il s'agit de préciser, sur le moyen terme, les enjeux et moyens de conservation des espaces naturels les plus emblématiques et représentatifs de la diversité biologique en France.**

Différents outils, adaptés à des objectifs, des contextes et des modes de gouvernance différents sont inscrits dans la loi et mobilisés pour la mise en œuvre d'une telle stratégie : parc nationaux, parc naturels régionaux, réserves naturelles nationales et régionales, parcs naturels marins. Les sites Natura 2000, liés à la mise en œuvre d'une directive européenne, sont un échantillon des milieux naturels les plus représentatifs que la France héberge sur son territoire, dans le cadre communautaire.

La convention pour la diversité biologique exige que les Etat parties se dotent d'une telle stratégie. Une carte des espaces naturels protégés et des sites Natura 2000 est disponible sur le site du ministère.

## Article 21

*« L'élaboration de la trame verte et bleue associera l'Etat, les collectivités territoriales et les parties prenantes concernées sur une base contractuelle.*

*La trame verte est constituée, sur la base de données scientifiques, de grands ensembles naturels et d'éléments de connexion les reliant ou servant d'espaces tampons. Elle sera élaborée d'ici à 2012 et pilotée dans chaque région en association avec les collectivités territoriales et en concertation avec les acteurs de terrain, notamment les agriculteurs, les forestiers et les usagers de la nature, dans un cadre cohérent garanti par l'Etat.*

*La trame verte sera complétée par la trame bleue, son équivalent pour les eaux de surface continentales et leurs écosystèmes associés.*

*A l'issue d'un audit général qui aboutira en 2009, les modalités d'insertion de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme et les schémas d'infrastructures, ainsi que les conditions de sa prise en compte par la fiscalité locale, seront précisées ».*

**La trame verte et la trame bleue sont constituées notamment des espaces naturels à statut de protection mais également d'autres espaces naturels et semis naturels, dont les fonctions écologiques peuvent être reconnues (haies, talus, prairies, cours d'eau et leurs berges, certains espaces forestiers).**

**La trame verte et la trame bleue ont pour but de :**

- diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèces ;
- relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques ;
- développer le potentiel écologique des cours d'eau et masses d'eau et de leurs abords ;
- améliorer la qualité et la diversité des paysages ;
- permettre les migrations d'espèces sauvages dans le contexte du changement climatique.
- de contribuer à faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces indigènes de la faune et de la flore sauvage ;

**Elles requièrent de définir des orientations nationales et de mise en cohérence, qui doivent être avant tout un outil de cohérence écologique, porté par les collectivités territoriales.**

## Article 22

*La connaissance de la biodiversité sera renforcée : l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique, floristique et faunistique (ZNIEFF) marines et terrestres sera mis à jour d'ici à 2010 ; les listes d'espèces menacées seront révisées dans les mêmes délais. Un réseau cohérent de conservatoires botaniques nationaux sera créé pour la flore et les habitats. La gestion des sites Natura 2000 terrestres et marins sera progressivement complétée d'ici 2013 et encadrée par les documents d'objectifs. L'accès à une information pertinente et actualisée sera garanti par la mise en place d'un observatoire national de la biodiversité.*

*Un effort sera consenti pour renforcer les compétences en sciences de la nature et développer la recherche tant fondamentale que finalisée sur la biodiversité. Les moyens de la Fondation scientifique pour la biodiversité seront renforcés et diversifiés à cette fin.*

### **Quelle connaissance a-t-on de la biodiversité ?**

**L'inventaire des zones naturelles d'inventaire faunistique et floristique (ZNIEFF) est un outil inscrit dans la loi et finalisé sur la plus grande partie de l'espace métropolitain.** Une carte de cet inventaire, qui ne confère pas de protection réglementaire aux espaces inventoriés, est disponible sur le site du ministère.

L'inventaire de certains groupes d'êtres vivants est loin d'être finalisé (milieu marin profonds, certains milieux outre-mer, arthropodes etc.).

**Une fondation scientifique pour la recherche en biodiversité a été créée en février dernier, dans le cadre des décisions du Grenelle. Elle a pour but de renforcer et de mutualiser les efforts de recherche dans ce secteur.**

Au delà de l'inventaire des espèces, c'est surtout le fonctionnement des écosystèmes, c'est-à-dire les relations entre les espèces dans un milieu donné, et leur évolution dans des conditions changeantes, qui permettent à la recherche en écologie d'aboutir à des applications mobilisables pour l'innovation et le génie écologique.

### **Article 23**

*« L'Etat contribuera au financement d'actions destinées à élaborer la trame verte et bleue, à mettre en place et gérer des aires protégées, à acquérir des zones humides, à sauvegarder les espèces menacées, à inventorier la biodiversité et à analyser son érosion.*

*Afin de mettre ces actions en œuvre, la part de financement de l'Etat pourra être portée progressivement de 190 à 300 millions d'euros par an d'ici 2013. L'Etat engagera de plus une négociation pour développer des solutions nouvelles de financement pour la biodiversité. Il fera appel aux financements de la Communauté européenne. Il mettra à l'étude des propositions d'outils économiques à disposition des collectivités territoriales et des initiatives pour développer la contribution des entreprises ».*

### **Quels sont les financements mobilisés pour la biodiversité ?**

Les outils de conservation de la biodiversité mobilisent un budget annuel de 190 M€ de l'Etat.

Le mécénat nature est en plein développement et peut être estimé à ce jour à une dizaine de million d'Euros. La France contribue à la biodiversité planétaire par son Fonds Français pour l'Environnement Mondial, consacrant environs 15 M€ annuellement à des projets de conservation de la biodiversité à travers le monde.

L'Union Européenne, notamment à travers le second pilier de la Politique Agricole Commune, finance environs 40 M€ en faveur de l'agroenvironnement et la contractualisation des agriculteurs sur les sites Natura 2000.

Actuellement, la biodiversité représente un coût pour la Nation, car sa perte et sa valeur tutélaire ne sont pas établies ni comptabilisées. L'Etat entamera des réflexions avec ses différents partenaires afin de donner une valeur au « capital planète ».



**FICHE N° 12 : Retrouver une bonne qualité écologique de l'EAU  
et assurer son caractère renouvelable dans le milieu et abordable pour le  
citoyen**

Articles 24 à 27

**Article 24**

*« Dans le domaine de l'eau, l'objectif est d'atteindre ou de conserver d'ici 2015 le bon état écologique ou le bon potentiel pour l'ensemble des masses d'eau, tant continentales que marines. L'Etat se fixe l'objectif de ne pas recourir aux reports de délais, autorisés par les dispositions de la directive cadre sur l'eau, pour plus d'un tiers des masses d'eau.*

*Pour la réalisation de cet objectif, il est prévu d'interdire l'utilisation des phosphates dans tous les produits lessiviels à compter de 2012, hormis pour les produits destinés au lavage industriel de vaisselle pour lesquels cette date est repoussée de trois ans.*

*En outre, d'ici 2012, des plans d'action seront définis pour assurer la protection des cinq cents captages les plus menacés par les pollutions diffuses, notamment les nitrates. Les agences de l'eau développeront un programme spécifique sur les aires d'alimentation de captage et adapteront leurs ressources financières à cet effet.*

*Les prélèvements seront adaptés aux ressources, en respectant l'écologie des hydrosystèmes et les priorités d'usage.*

*Les travaux à réaliser dans les stations restant à mettre aux normes seront achevés dans les meilleurs délais techniquement réalisables et, en aucun, cas au-delà de trois ans, afin d'atteindre un taux de conformité de 98 % d'ici 2010 et de 100 % d'ici 2011. Le parc de stations d'épuration sera modernisé afin qu'il ne provoque plus de déclassements de masse d'eau.*

*La récupération et la réutilisation des eaux pluviales et des eaux usées seront développées dans le respect des contraintes sanitaires ».*

## Article 25

« Des objectifs de réduction de la présence dans les milieux aquatiques des substances dangereuses prioritaires identifiées par la réglementation européenne seront fixés par l'Etat après concertation avec les organisations représentatives des acteurs concernés. Les agences de l'eau fourniront leur appui aux actions de réduction et à l'effort de recherche-développement nécessaires ».

### **Les objectifs et les principaux moyens d'action**

Les articles 24 et 25 rappellent les objectifs et les principaux moyens d'action.

Il s'agit en premier lieu de viser le bon état écologique partout où cela est possible. Le projet de loi propose un objectif ambitieux. **En effet, alors que les projets de schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux visent l'atteinte du bon état pour la moitié des masses d'eau, le projet de loi propose d'atteindre au moins les deux tiers de masses d'eau en bon état.**

Pour atteindre cet objectif, il sera nécessaire d'agir à de multiples niveaux :

- ✓ **Interdiction des phosphates dans les produits lessiviels en 2012**, sauf pour ceux destinés au lavage industriel pour lesquels la date est 2015. Cela laisse le temps aux industriels de préparer la mise en place de solutions alternatives.
- ✓ Action exemplaire de **protection des 500 captages les plus menacés** par des pollutions diffuses, avec la mise en place de programmes d'action **d'ici 2012**.

Une attention particulière sera portée sur les nitrates et les phytosanitaires.

Par ailleurs, les agences de l'eau auront un rôle important dans le dispositif, notamment par une incitation financière sur ces périmètres de captages. Il existe une synergie économique et environnementale très importante entre le développement ciblé de l'agriculture biologique et la protection des captages, qui permet des économies importantes en dépenses publiques.

- ✓ **Partage de la ressource en eau entre les différents usages**, en respectant l'écologie des hydrosystèmes. L'utilisation de l'eau potable restera prioritaire.

De plus, cet objectif inclut la mise en place d'une autorisation unique par système aquatique cohérent (nappe ou rivière) pour les besoins agricoles chaque saison, respectant les milieux aquatiques. Ce volume global sera ensuite réparti entre les différents irrigants. L'objectif est de permettre d'avoir une vision globale par secteur de la pression d'irrigation et de préparer les périodes de sécheresses.

- ✓ **Mise aux normes des stations d'épuration** dans les meilleurs délais techniquement réalisables.

Cette mise aux normes reprend le plan d'action lancé par le ministre d'Etat lors de l'inauguration de la station d'épuration d'Arcachon le 14 septembre 2007.

A noter que sur les 146 stations non conformes début 2007, 48 avaient achevé leurs travaux début mars 2008 et les 98 restantes ont toutes signé un engagement avec les agences de l'eau sur un planning précis de réalisation et un montage financier.

- ✓ **Récupération des eaux pluviales et réutilisation des eaux usées.**

Ces deux mesures permettent de valoriser des ressources alternatives et donc de diminuer les prélèvements sur les milieux et les ressources disponibles pour les autres usages. Cela doit se faire dans le respect des contraintes sanitaires.

- ✓ **Réduction des substances dangereuses prioritaires dans les milieux aquatiques.** Cela se fera après concertation avec les acteurs concernés et avec le soutien des agences de l'eau.

### **Article 26**

*« La trame bleue permettra de préserver et de reconstituer la continuité écologique des milieux nécessaire à la réalisation de l'objectif d'atteindre ou de conserver d'ici 2015 le bon état écologique ou le bon potentiel pour les masses d'eau superficielles ; en particulier, l'effacement des obstacles les plus problématiques pour la migration des poissons sera mis à l'étude.*

*Le développement des maîtrises d'ouvrages locales sera recherché, notamment en y associant les collectivités territoriales, afin de restaurer et entretenir les zones humides et les réservoirs biologiques essentiels pour la biodiversité et le bon état écologique des masses d'eau superficielles. En particulier, la création des établissements publics territoriaux de bassin sera encouragée, ainsi que l'investissement des agences de l'eau dans ces actions ».*

#### **Le cas particulier de la trame bleue**

Cet article complète celui sur la trame verte. Il facilitera les objectifs d'atteinte du bon état écologique des masses d'eau. A noter en particulier **l'étude de l'effacement des obstacles les plus problématiques pour la migration des poissons qui doit être regardée en parallèle de l'objectif de développement des énergies renouvelables, dont l'hydroélectricité.** L'objectif est d'arriver à concilier ces deux aspects qui ne sont pas forcément contradictoires. Il s'agit de favoriser une **hydroélectricité à haute valeur environnementale**, compatible avec la nécessaire consolidation des écosystèmes face au changement climatique, avec des consignes de gestion précises, des passes à poissons quand cela est nécessaire et l'effacement des quelques barrages ne pouvant pas répondre à ces critères. L'analyse effectuée par les services dans le cadre des comités opérationnels aboutit à une liste de 6 ouvrages nécessitant des études approfondies pour vérifier si leur effacement est la meilleure solution.

Il est par ailleurs précisé **l'importance de l'émergence de maîtres d'ouvrage volontaires** pour agir sur ces masses d'eau. Il est proposé de favoriser **l'émergence d'établissements publics territoriaux de bassin** quand il n'y a pas de syndicats et **l'intervention des agences de l'eau** quand on constate une carence de maîtrise d'ouvrage.

### **Article 27**

*« La surveillance des milieux aquatiques sera renforcée afin de répondre aux obligations liées à l'information environnementale et à l'accès à cette information et de préparer, à partir de 2012, les programmes de mesures pour la période 2016-2021 en application des objectifs de la directive cadre sur l'eau. Elle permettra de mieux évaluer les pollutions historiques, notamment dans les sédiments, et les pollutions émergentes.*

*A cet effet, une aide budgétaire supplémentaire de 10 millions d'euros par an pourra être allouée par l'Etat ».*

#### **L'importance de la connaissance**

L'article 27 traite de la connaissance et précise le cadre de l'investissement budgétaire de l'Etat pour ce chapitre.



## FICHE N° 13 : Une AGRICULTURE diversifiée, productive et durable

### Article 28

#### Article 28

*« La vocation première et prioritaire de l'agriculture est de répondre aux besoins alimentaires de la population, et ce de façon accentuée pour les décennies à venir. Le changement climatique, avec ses aléas et sa rapidité, impose à l'agriculture de s'adapter, de se diversifier et de contribuer à la réduction mondiale des émissions de gaz à effet de serre.*

*Cependant les processus intensifs de production font peser des risques parfois trop forts sur les milieux, menaçant aussi le caractère durable de l'agriculture elle-même.*

*Au delà des importantes évolutions des pratiques agricoles mises en oeuvre depuis une dizaine d'années, un mouvement de transformation s'impose à l'agriculture pour concilier les impératifs de production quantitative, d'efficacité économique, de robustesse au changement climatique et de réalisme écologique : il s'agit de produire suffisamment, en utilisant les fonctionnements du sol et des systèmes vivants et, leur garantissant ainsi une pérennité, de sécuriser simultanément les productions et les écosystèmes. L'agriculture contribuera ainsi à l'équilibre écologique du territoire, notamment en participant à la constitution d'une trame verte et bleue, au maintien de la biodiversité, des espaces naturels et des milieux aquatiques et à la réhabilitation des sols.*

*A cet effet, les objectifs à atteindre sont :*

*a) De parvenir à une production agricole biologique suffisante pour répondre d'une manière durable à la demande croissante des consommateurs et aux objectifs de développement du recours aux produits biologiques dans la restauration collective publique. Pour satisfaire cette attente, la surface agricole utile en agriculture biologique devrait atteindre 6 % en 2012 et 20 % en 2020. A cette fin, le crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique sera doublé dès l'année 2009 afin de favoriser la conversion des exploitations agricoles vers l'agriculture biologique ;*

*b) De développer une démarche de certification environnementale des exploitations agricoles afin que 50 % des exploitations agricoles puissent y être largement engagées en 2012 ; Des prescriptions environnementales pourraient être volontairement intégrées dans les produits sous signe d'identification de la qualité et de l'origine. Une incitation pour les jeunes exploitants s'installant en agriculture biologique ou en haute valeur environnementale sera étudiée ;*

*c) De généraliser des pratiques agricoles durables et productives. L'objectif est, d'une part, de retirer du marché les produits phytopharmaceutiques contenant les quarante substances les plus préoccupantes en fonction de leur substituabilité, trente au plus tard en 2009, dix d'ici fin 2010, et, d'autre part, de diminuer de 50 % d'ici 2012 ceux contenant des substances préoccupantes pour lesquels il n'existe pas de produits ni de pratiques de substitution. De manière générale, l'objectif est de réduire de moitié les usages des produits phytopharmaceutiques en dix ans en accélérant la diffusion de méthodes alternatives sous réserve de leur mise au point. Un programme pluriannuel de recherche appliquée et de formation sur l'ensemble de l'agriculture sera lancé au plus tard en 2009, ainsi qu'un état des*

*lieux de la santé des agriculteurs et des salariés agricoles et un programme de surveillance épidémiologique. Une politique nationale visera la réhabilitation des sols agricoles et le développement de la biodiversité domestique, cultivée et naturelle dans les exploitations. La politique génétique des semences et races domestiques aura pour objectif de généraliser, au plus tard en 2009, le dispositif d'évaluation des variétés, d'en étendre les critères aux nouveaux enjeux du développement durable et d'adapter le catalogue des semences aux variétés anciennes. Un plan d'urgence en faveur de la préservation des abeilles sera mis en place en 2009 ;*

*d) D'accroître la maîtrise énergétique des exploitations afin d'atteindre un taux de 30% d'exploitations agricoles à faible dépendance énergétique d'ici 2013.*

*L'Etat agira par une combinaison d'actions : l'encadrement des professions de distributeurs et d'applicateurs de produits phytopharmaceutiques par des exigences en matière de formation, d'identification ou de séparation des activités de vente et de conseil, dans le cadre d'un référentiel vérifiable d'enregistrement et de traçabilité des produits ; un renforcement des crédits d'impôt et des aides budgétaires pour aider les agriculteurs à développer l'agriculture biologique ; des instructions données à ses services en matière de restauration collective ; la promotion d'une organisation des acteurs agricoles et non agricoles pour mettre en oeuvre des pratiques agricoles avancées sur l'ensemble du territoire concerné ; une réorientation des programmes de recherche et de l'appareil de formation agricole pour répondre d'ici 2012 aux besoins de connaissance, notamment en microbiologie des sols, et au développement des pratiques économes en intrants ; l'objectif est qu'au moins 20 % des agriculteurs aient bénéficié de cette formation en 2012 ; la généralisation de la couverture des sols en hiver en fonction des conditions locales ; l'implantation progressive, pour améliorer la qualité de l'eau et préserver la biodiversité, de bandes enherbées et zones végétalisées tampons d'au moins 5 mètres de large le long des cours d'eau et plans d'eau.*

*En outre, la France appuiera au niveau européen une rénovation de l'évaluation agronomique des variétés candidates à la mise sur le marché pour mieux prendre en compte les enjeux de développement durable et notamment la réduction progressive de l'emploi des intrants de synthèse. »*

## **Synthèse**

Le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement introduit **des instruments nouveaux ou renforcés pour améliorer les performances de l'agriculture, tant en matière d'environnement que de dépendance énergétique, de maîtrise et d'adaptation vis-à-vis du changement climatique.**

Pour rendre les productions agricoles plus robustes et leur permettre de mieux utiliser les fonctionnements du vivant, il s'agit notamment **d'inscrire dans la loi la certification environnementale des exploitations, la réduction de l'usage des pesticides, la lutte contre les pollutions diffuses, l'économie énergétique à la ferme et des incitations fortes au développement de l'agriculture biologique et de la diversité biologique naturelle, domestique et cultivée.**

Des propositions en matière de réorientation de la recherche agronomique, de fiscalité incitative, de gestion des ressources génétiques et d'aménagement du territoire font également partie des dispositions du projet de loi. Ces propositions entendent donner aux agriculteurs des moyens nouveaux pour associer la réussite économique et la performance écologique dans un contexte global en évolution climatique, énergétique et économique rapide.

## Eléments de contexte

L'agriculture française peut se targuer d'une importante réussite historique en matière de production, d'exportation, et d'amélioration des rendements au cours des 40 dernières années.

**Les conséquences environnementales et agronomiques de ce développement sont cependant importantes et, dans un contexte de variabilité climatique accrue, contribuent à peser sur l'avenir des politiques agricoles.**

**La réduction rapide des pollutions diffuses par les nitrates, phosphates et pesticides** (et des consommations d'énergie ou de minerais associées à leur fabrication), **le maintien et le développement d'infrastructures écologiques, les pratiques de gestion qualitative et quantitative de l'eau, l'économie d'énergie sur l'exploitation, la gestion des espaces ruraux extensifs en voie de désertification et l'économie d'espaces agricoles en périphérie urbaine** sont des priorités pour améliorer les performances globales de l'agriculture française. Ces objectifs doivent mobiliser un jeu plus complet d'incitations, de reconnaissances et de réglementations, en cohérence étroite avec la politique agricole commune.

**La priorité donnée à la productivité doit maintenant faire place à une priorité double à la fois économique et écologique.** Le Grenelle de l'environnement et les assises de l'agriculture, réunissant tous les acteurs agricoles ainsi que les autres parties prenantes, ont arrêté les orientations essentielles pour parvenir à cet objectif. Elles seront mise en œuvre à travers l'application de ces textes et dans le cadre de la Politique Agricole Commune, suite au bilan de santé de la PAC (2008) et à sa réforme (2013).

## Priorités d'actions

Dans le cadre d'une meilleure valorisation des potentiels écologiques et biologiques des écosystèmes et notamment des sols, le projet de loi propose trois orientations pour améliorer les performances environnementales de l'agriculture française :

- **le développement de la filière biologique**, par l'augmentation des moyens disponibles au sein de la déclinaison française de la Politique Agricole Commune pour l'incitation à la conversion au bio, la définition d'une part minimum de bio dans la restauration collective, et la fixation d'objectifs chiffrés et d'échéances pour ces dispositions.
- **la mise en place d'une certification de haute valeur environnementale**, basée sur un diagnostic environnemental de l'exploitation dont le cahier des charges sera établi en pleine concertation et pourrait inclure par exemple la quantité d'intrants utilisé par ha, la consommation énergétique, le maintien d'infrastructures écologiques, et l'autosuffisance en protéines végétales.
- **la généralisation des pratiques de l'agriculture durable**, notamment la réduction de l'usage des pesticides, avec des objectifs de retrait des molécules les plus dangereuses, et réduction si possible dans les 10 prochaines années de moitié de la quantité de pesticides utilisés, ainsi que la généralisation des bandes enherbées de 5 mètres. Les dispositions inscrites sur ce point concernent également des mesures de formation, de réorientation de la recherche agronomique vers les objectifs généraux mentionnés en introduction et d'incitations fiscales.
- **le développement de l'indépendance énergétique des exploitations**, notamment par des mesures incitatives à l'équipement en matière photovoltaïques, de biogaz, et

d'utilisation à la ferme d'huiles pures comme carburants, par l'économie d'énergie, et en fixant l'objectif d'avoir un tiers des exploitations agricoles française à faible dépendance énergétique d'ici à 2013.

---



## FICHE N° 14 : Une SYLVICULTURE diversifiée, productive et durable

### Article 29

#### Article 29

*« La biodiversité forestière ordinaire et remarquable doit être préservée et valorisée, dans le cadre d'une gestion plus dynamique de la filière bois. La production accrue de bois, en tant qu'éco-matériau et source d'énergie renouvelable, doit s'inscrire dans des projets de développement locaux.*

*Pour atteindre ces objectifs, l'État s'engage à promouvoir la certification et l'emploi exclusif du bois certifié, ou issu de forêts gérées de manière durable, dans les constructions publiques à compter de 2010 ; à définir un programme visant à extraire des forêts des volumes de bois supplémentaires, les stocker et les valoriser dans des conditions compatibles avec une gestion durable des ressources sylvicoles ; à adapter les normes de construction à l'usage du bois ; à reconnaître et valoriser les services environnementaux rendus par la forêt ; à défendre aux plans communautaire et international la forêt et la biodiversité comme un des piliers du cadre international de lutte contre le changement climatique, avec les mécanismes financiers correspondants ; à promouvoir toutes les actions concourant à la résilience des forêts au réchauffement du climat ; et à renforcer les moyens de lutte contre les importations illégales de bois aux plans national et européen ».*

#### **Synthèse**

Le Grenelle a placé la filière forêt-bois au centre des enjeux qui permettront de relever le défi du changement climatique. Il a permis de révéler un fort consensus politique sur le thème **« produire plus tout en préservant mieux la biodiversité : une démarche territoriale concertée dans le respect de la gestion multifonctionnelle des forêts ».**

#### **Etat de la forêt en France**

La surface des forêts françaises a doublé depuis 1850 et couvre aujourd'hui environ **16,9 millions d'hectares, soit 30 % de notre territoire.** De nos jours, la forêt s'accroît d'environ 40 000 ha par an.

La forêt française est la première forêt feuillue d'Europe. Elle est essentiellement privée (74 %), avec 3,8 millions de propriétaires, dont 200 000 possédant plus de 10 ha (représentant 68 % des surfaces). Les forêts publiques, de l'Etat (10 %) ou des collectivités territoriales (16 %), sont gérées par l'Office national des forêts, établissement public à caractère industriel et commercial, conformément au régime forestier. Toutes les forêts publiques et les forêts privées au-dessus de 10 à 25 ha selon les régions doivent présenter un document de gestion approuvé par l'Etat.

La plus grande partie de la forêt française a pour vocation de produire du bois d'œuvre de qualité, dans le cadre d'une gestion durable, c'est-à-dire soucieuse de la conservation de la diversité biologique et du maintien des potentialités des sols, en évitant toute évolution irréversible. La filière forêt-bois regroupe plus de 450 000 personnes.

### ***Le consensus issu du Grenelle***

Dans le cadre de **la lutte contre l'effet de serre et la recherche d'alternatives aux énergies fossiles**, la forêt et le bois offrent de grandes opportunités par leur capacité à stocker du CO2.

Le bois issu de nos forêts est un **matériau moderne, et renouvelable**, qui répond parfaitement aux nouveaux enjeux de notre société en matière de développement durable.

Dans un contexte global d'appauvrissement, la forêt contribue fortement à la **préservation de la biodiversité**.

Il s'agit donc de développer une **gestion forestière durable et multifonctionnelle** qui permette à la fois, de maintenir la ressource tout en l'exploitant, et de préserver la fonctionnalité des écosystèmes forestiers. Cette gestion doit s'organiser dans la concertation à travers les documents de gestion durable des forêts et tout particulièrement, dans le respect des politiques nationales, au niveau de territoires de projets.

En élargissant le débat, les travaux du Grenelle de l'Environnement ont permis d'orienter les Assises de la Forêt qui ont suivi sur le thème « **Produire plus tout en protégeant mieux, avec une attention toute particulière pour la biodiversité et la gestion des risques** ».

### ***Les moyens retenus dans le projet de loi***

Sept moyens sont inscrits dans la loi et mobilisés pour atteindre cet objectif :

- **Promouvoir la certification et l'emploi exclusif du bois certifié, ou issu de forêts gérées de manière durable, dans les constructions publiques à compter de 2010**

Depuis le sommet de la terre de Rio en 1992, sous la pression des grandes ONG environnementales internationales, le secteur de la forêt a fait l'objet d'évolutions importantes, en particulier avec la mise en place de **démarches de certification environnementale à l'échelle nationale et internationale (PEFC et FSC)**, garantie par des certificateurs compétents et indépendants. Le processus de certification forestière PEFC dans notre pays obéit à une démarche ouverte à l'ensemble des producteurs forestiers privés et publics, les industriels de la transformation du bois ainsi que les parties concernées que sont les collectivités territoriales, les associations de protection de la nature, les chasseurs, agriculteurs, ...

Depuis près de 10 ans les forestiers français se sont engagés délibérément dans la certification forestière à travers principalement la certification forestière PEFC. En France, fin 2006, la certification PEFC concerne 4,4 millions d'ha (soit 30 % de la forêt française) et 20 440 propriétaires forestiers. Plus de 1 000 entreprises sont certifiées PEFC en janvier 2007, pour 50 en 2002.

La réforme du code des marchés publics permet d'intégrer le critère environnemental dans les avis de marché (AO) et les CCTP. La circulaire du 5 avril 2005 du Premier ministre rappelle **qu'à horizon 2010, 100% des achats publics de bois devront provenir de forêts gérées durablement**. Il s'agit donc de la confirmation dans la loi d'un engagement déjà pris par le Gouvernement à travers une circulaire difficilement appliquée.

- **Définir un programme visant à extraire des forêts des volumes de bois supplémentaires, les stocker et les valoriser dans des conditions compatibles avec une gestion durable des ressources sylvicoles**

La **balance commerciale est gravement déficitaire** et l'aggravation récente observée s'explique notamment par l'accroissement des importations de sciages en résineux pour le bois matériau. Il existe donc un enjeu fort pour que l'accroissement de la demande en bois

matériau et bois énergie se traduit par une offre supplémentaire adaptée en quantité et en qualité, qui limite la hausse des prix et les conflits d'usage sans aggraver le déficit de la balance commerciale.

En effet, la récolte commercialisée de bois stagne depuis vingt ans malgré une accélération de l'accroissement des forêts métropolitaines. Les travaux des Assises de la Forêt ont permis d'identifier une **offre en forêt potentiellement mobilisable dans des conditions compatibles avec la gestion durable de 12 Mm<sup>3</sup> en 2012 et plus de 20 Mm<sup>3</sup> en 2020**, pour fournir le bois matériau et énergie nécessaires à l'atteinte des objectifs du Grenelle.

L'impact sur l'emploi est significatif avec près de **40 000 emplois supplémentaires en cinq ans** qui seraient de ce fait ancrés dans les territoires (gestion forestière, abattage, débardage première et deuxième transformation).

#### ○ Adapter les normes de construction à l'usage du bois

La construction est le principal débouché pour le bois et ses dérivés (65% des sciages, 50% des panneaux) mais **la part de marché du bois dans le BTP est inférieure à celle d'autres pays** : 35% aux États-Unis et en Scandinavie, 15% en Allemagne, 10% en France.

Le bois dispose pourtant de nombreuses qualités pour un usage dans la construction :

- il présente de réelles performances dans le domaine de la **résistance mécanique** pour un usage en structure ;
- il **consomme moins d'énergie** pour le produire que la plupart des autres matériaux ;
- il est un **très bon isolant**, ce qui en fait un matériau de choix pour la rénovation énergétique des bâtiments existants et le développement des bâtiments à très basse consommation pour le neuf ;
- le cycle de vie du bois a un **faible impact environnemental** : sa récolte est peu polluante, la construction à base de bois demande un faible coût énergétique, il est recyclable car utilisable en fin de vie comme combustible ;
- il offre une **excellente tenue au feu** ;
- enfin, le bois est le **seul matériau renouvelable** lorsque la gestion en est correcte au plan environnemental, à la différence d'autres matériaux qui mettent en avant leur caractère écologique du fait qu'ils sont recyclables.

Les forêts absorbent du CO<sub>2</sub> de l'atmosphère pour produire du bois, ce CO<sub>2</sub> peut être stocké durablement lorsque le bois est utilisé dans la construction. Au final, **1 m<sup>3</sup> de bois utilisé dans le bâtiment = 1 tonne de CO<sub>2</sub> stocké + 0,7 tonne de CO<sub>2</sub> économisée** par substitution à un autre matériau.

La révision actuelle des documents techniques de référence doit permettre de faire progresser le niveau moyen d'incorporation du bois dans les constructions.

#### ○ Reconnaître et valoriser les services environnementaux rendus par la forêt

Les adaptations de comportement sans véritable surcoût sont naturellement assurées par les forestiers, mais **certaines demandes environnementales induisent et induiront des surcoûts pour les forestiers**, que la seule économie forestière ne peut aujourd'hui permettre et qui devront donc être accompagnées pour être mises en œuvre. L'exemple de la production d'eau de qualité en est une parfaite illustration. Les exemples des villes de Munich (Bavière) et New York (USA) montrent que par contrat entre les collectivités et les forestiers (ou les agriculteurs) du bassin versant, on peut produire de l'eau de qualité à moindre coût, la gestion environnementale des espaces concernés coûtant 10 fois moins cher que l'épuration des polluants de l'eau sinon indispensable.

Les forestiers rendent ainsi de réels services d'intérêt général à la société que celle-ci doit rémunérer. Ceci doit être rendu possible à travers de **véritables politiques contractuelles définissant les objectifs et les moyens** (budget de l'Etat, fiscalité, nouveaux mécanismes de marché).

Le **plan d'action forêt de la stratégie nationale sur la biodiversité** prévoit d'ores et déjà un certain nombre d'actions en la matière : synthèses de l'existant à partir des expériences françaises et étrangères, expérimentation d'un système privé de compensation des pertes de biodiversité (cf. l'initiative « CDC biodiversité » de la Caisse des Dépôts), qui pourrait à terme concerner la forêt.

- **Défendre aux plans communautaire et international la forêt et la biodiversité comme un des piliers du cadre international de lutte contre le changement climatique, avec les mécanismes financiers correspondants**

Il s'agit de défendre au plan communautaire et international dans le cadre des négociations post Kyoto les mécanismes de réduction des émissions de gaz à effet de serre issues de la **déforestation évitée**. Ils visent notamment à l'attribution de « crédits carbone » ou de rémunération, aux pays en développement qui réduisent leurs niveaux de déforestation. Néanmoins, le contour exact des règles de ce mécanisme ne fait toujours pas l'objet d'un consensus.

- **Promouvoir toutes les actions concourant à la résilience des forêts au réchauffement du climat**

La prise en compte du changement climatique en forêt implique en particulier de favoriser d'une part la **résilience des écosystèmes forestiers**, d'autre part une **gestion adaptative**, qui laisse aux essences forestières la possibilité d'exprimer toutes leurs capacités - notamment génétiques - d'adaptation. Ceci passe par des actions de **conservation de la variabilité génétique infra-spécifique** pour partie incluses dans le plan d'actions forêt de la stratégie nationale pour la biodiversité.

- **Renforcer les moyens de lutte contre les importations illégales de bois aux plans national et européen**

La mesure issue des conclusions du Grenelle (« *Rendre obligatoire la certification des bois importés* ») n'était pas réglementairement et directement possible, car :

- la mesure adoptée ne serait pas compatible avec les règles du commerce international (OMC),
- elle serait non conforme aux règles de libre circulation des marchandises au sein du marché intra-communautaire, car une certification est volontaire.

Dans ce contexte, il a été convenu de **s'appuyer sur les dispositifs existants ou en cours de discussion, notamment dans le cadre du plan d'action européen FLEGT** (Forest Law Enforcement on Governance and Trade).

La France doit en premier lieu **œuvrer activement à la mise en œuvre de FLEGT au niveau européen et français**, en veillant à ce que le **règlement d'application qui sera adopté par la Commission européenne au deuxième trimestre 2008** aboutisse à un système fiable et opérationnel et à ce que le dispositif hexagonal soit prêt lorsque les premiers produits bois sous licence FLEGT entreront en France.

Elle doit en outre œuvrer à la définition de mesures à la fois efficaces et applicables dans le cadre des **options législatives complémentaires FLEGT, qui seront examinées pendant la présidence française du Conseil de l'UE**. La Commission européenne devrait rendre publique une communication à ce sujet à l'automne.

## FICHE N°15 : La gestion intégrée de la MER avec le LITTORAL

### Article 30

#### Article 30

*« Une vision stratégique globale, fondée sur une gestion intégrée et concertée de la mer et du littoral, sera élaborée en prenant en compte l'ensemble des activités humaines concernées, la préservation du milieu marin et la valorisation et la protection de la mer et de ses ressources dans une perspective de développement durable.*

*Cet engagement s'appuiera sur une gouvernance renouvelée et une planification stratégique prenant en compte les responsabilités des usagers vis-à-vis de la mer, l'intégration et l'évaluation des services rendus par les écosystèmes, ainsi que les dimensions socio-économiques et environnementales des activités humaines. Les principes et les orientations de cette planification seront définis à l'échelle nationale en s'appuyant sur une concertation institutionnelle. Les prescriptions et objectifs, déclinés à une échelle géographique et écosystémique adaptée, seront arrêtés en associant tous les acteurs concernés.*

*La connaissance approfondie des milieux océaniques et côtiers, indispensable à la mise en œuvre de cette planification stratégique, est indissociable du renforcement des capacités d'expertise.*

*La France renforcera sa politique de gestion durable et concertée des ressources halieutiques en mettant en place l'éco-labellisation des produits de la pêche au plus tard en 2009, ainsi que l'encadrement de la pêche de loisir et la lutte contre la pêche illégale dans les eaux sous juridiction française ; la France lancera un programme méditerranéen pilote de cette gestion concertée.*

*Le régime des extractions en mer sera réformé avec une vision d'ensemble du milieu maritime. Les autorisations de prélèvements de maërl seront limitées en tonnage de manière à ne pouvoir satisfaire que des usages à faible exigence quantitative.*

*Toutes les mesures seront mises en œuvre pour renforcer la lutte contre les pratiques illégales, réduire à la source et prévenir les pollutions maritimes, y compris les macro-déchets et déchets flottants, ainsi que les impacts des activités humaines venant du continent, notamment issus des activités portuaires. »*

**Cet article décrit les principes de la gestion intégrée, concertée et planifiée de la mer avec le littoral à décliner aux échelles appropriées, et les actions à mettre en œuvre pour une gestion durable des stocks halieutiques.** En effet, nous dépendons des bons fonctionnements des écosystèmes marins tout comme de ceux des écosystèmes terrestres, en particulier face aux changements climatiques rapides que nous observons. Ces deux ensembles d'écosystèmes sont en interaction physique, chimique et biologique au niveau de la bande côtière, par exemple pour des aires de reproduction et de nourrissage de poissons pêchés.

## **Une vision globale et concertée**

**L'appréhension des questions relatives à la mer en relation avec le littoral a longtemps souffert d'une approche fragmentée, d'une part, et insuffisamment concertée, d'autre part.**

Il s'agit donc de **promouvoir**, conformément à l'engagement n°85 du Grenelle mais aussi aux orientations des politiques maritime (Livre vert puis Livre bleu) et marine (directive stratégie marine, publiée le 26 juin 2008) européennes, **une approche intégrée qui articule les politiques sectorielles.**

## **Un cadre de planification stratégique et une gouvernance renouvelée, aux différents niveaux pertinents, pour organiser la régulation et la cohabitation des usages de la mer côtière**

La bande côtière fait l'objet de pressions croissantes tant sur terre que sur mer. Il revient aux pouvoirs publics de mettre en place les outils de planification et les instances de gouvernance adaptées à une régulation des usages. Il est donc proposé **la mise en chantier de l'élaboration d'une stratégie nationale, déclinée et complétée dans des plans par façade maritime au sein desquels les projets locaux (éoliennes en mer, ports de plaisances, zones d'extractions de granulats) trouveront à s'insérer.**

**Ces outils de planification stratégique ne pourront être conçus de manière pertinente qu'en association avec les acteurs concernés :** Etat, collectivités locales, socioprofessionnels, experts scientifiques, associations. Cela passe par **l'élargissement du rôle et de la composition du conseil national du littoral et par la création d'instances homologues à l'échelle de chaque façade maritime.**

## **Un renforcement de la connaissance et de la surveillance des océans et des mers**

La définition de mesures de gestion adaptées suppose de disposer, notamment par le biais d'indicateurs, d'une bonne connaissance de l'état des milieux. Conformément aux normes internationales qui s'imposent et s'imposeront à elle (Cf. directive cadre sur l'eau et directive stratégie marine) comme en vertu de ses propres besoins, **la France aura besoin de renforcer la connaissance et d'améliorer la surveillance des espaces maritimes placés sous sa responsabilité.** C'est dans ce cadre que l'Ifremer et l'agence des aires marines protégées ont décidé de bâtir conjointement un tableau de bord des mers et océans.

## **Une gestion durable des différentes ressources**

Qu'il s'agisse des stocks halieutiques ou des richesses minérales du sous-sol de la mer, **il convient de mettre en place des modes de gestion durables qui garantissent la préservation des éco-systèmes comme la pérennité des activités économiques.** Cela passe par **la création d'aires marines protégées mais aussi la mise en place de quotas de pêche administrés individuels et une gestion plus économe des ressources non renouvelables comme les granulats marins.**

## **Une lutte renforcée contre les pollutions et impacts qui affectent le milieu marin et ses ressources**

De très nombreuses activités ont un impact sur la mer, y compris celles situées très en amont des bassins versants. **Ces impacts méritent d'être identifiés puis réduits de**

**manière équilibrée en mettant en œuvre le principe « pollueur payeur », mais aussi en proportionnant l'effort de réduction et/ou les mesures compensatoires aux atteintes portées à l'environnement marin et aux externalités négatives produites.**





## FICHE N°16 : Prévention des risques pour l'environnement et la santé - Prévention de des déchets : Les GRANDS PRINCIPES

### Article 31

#### Article 31

« La réduction des atteintes à l'environnement contribue à l'amélioration de la santé publique et à la compétitivité des entreprises. La sobriété dans la consommation des matières premières, notamment par la prévention des pollutions et des déchets, fournit un élément essentiel d'une nouvelle économie. La mise en œuvre de cette politique sera fondée sur les principes de précaution, de substitution, de participation et de pollueur-payeur. La politique environnementale sera prise en compte comme une composante de la politique de santé dont le lien étroit avec l'environnement et la santé des écosystèmes sera reconnu ».

Cet article introduit le titre III consacré à la prévention des risques pour l'environnement et la santé ainsi qu'à la gestion des déchets.

1. L'article indique tout d'abord qu'**une gestion saine de l'environnement a des impacts positifs sur la santé publique mais n'est pas incompatible avec la compétitivité des entreprises, au contraire.**
2. Il s'agit en effet **de passer de modes de production consommateurs de matières premières (et d'énergie), et inducteurs de pollutions, que l'on doit ensuite traiter, à une production (et une consommation) qui à la source est à la fois sobre en consommation de ressources et productrice de moins de pollutions et de déchets. C'est un avantage compétitif dans un monde où les tensions sur les matières premières et les ressources en général se font plus vives.** Cette idée trouve son application dans plusieurs articles de ce titre, par exemple la définition d'un objectif de la réduction de la production de déchets, l'accent mis sur le remplacement des substances les plus préoccupantes par des substances intrinsèquement moins dangereuses (on parle de substitution). **On passera ainsi d'une approche encore trop curative, malgré les réels progrès accomplis par certaines activités, à une vraie prévention.**
3. L'article liste ensuite **les principes qui guideront l'action :**
  - ✓ **Le principe de précaution**, désormais inscrit dans la Constitution, dont on doit rappeler qu'il n'est pas un principe d'inaction contraire à l'innovation, mais le principe de la nécessité d'agir, de manière proportionnée, quand on a des présomptions sérieuses d'atteinte grave ou irréversible à l'environnement, pour d'une part évaluer le danger et d'autre part réduire ou éviter cet impact.
  - ✓ **Le principe de substitution**, évoqué ci-dessus. Le règlement REACH sur les substances chimiques le consacre comme une priorité. L'Etat en

fait une priorité et l'article 33 du projet de loi indique ainsi qu'il accompagnera **une politique ambitieuse de substitution, qui passera donc par l'innovation.**

- ✓ **Le principe de participation**, qui renvoie lui aussi à la charte de l'environnement, inscrite dans la Constitution, et qui figure aussi dans le droit international et européen. **Les acteurs concernés, citoyens, salariés, entrepreneurs, ont un droit à l'information sur l'environnement mais aussi un droit de participation à la prise de décision.** C'est particulièrement important dans les questions relatives aux risques et à l'interaction santé – environnement. Le projet de loi prévoit ainsi explicitement **la synthèse et la diffusion par l'Etat de connaissances sur certains risques** (émergents), par exemple sur les champs électromagnétiques (article 38). De même cet article prévoit l'organisation d'un débat public national sur les nanomatériaux.
  
  - ✓ **Le principe pollueur-payeur**, connu depuis longtemps dans le droit de l'environnement : la loi Barnier de 1995 l'a inscrit dans le droit français, la charte de l'environnement l'a inscrit dans ses principes forts. De longue date des législations comme celle sur les installations classées, les déchets l'ont rendu opérationnel. La récente transposition de la directive sur la responsabilité environnementale le renforce et l'étend de manière générale. Il figure aussi dans les principes retenus par la récente loi sur les OGM. A titre d'exemple on peut noter que dans l'article 36 la résorption des points noirs de bruit fait explicitement référence au principe pollueur-payeur.
4. La dernière phrase de l'article indique **le lien fort entre l'environnement et la santé, en indiquant que la politique environnementale est une composante de la politique de santé.** Elle indique aussi qu'il y a **un lien étroit entre l'environnement, la santé humaine et celle des éco-systèmes**, ce qui attesté dans de nombreux cas (impacts de pollutions par des produits chimiques persistants pouvant atteindre toute la chaîne alimentaire, atteinte des éco-systèmes plus rapide (et donc annonciatrice) que l'atteinte à la santé humaine...). Il est important de rappeler ce point pour ne pas opposer, comme c'est parfois le cas par méconnaissance, la protection de la nature et celle de l'homme.

**Ce lien santé – environnement se trouve au cœur des préoccupations du titre III, qui à la fois aborde l'ensemble des facteurs de risques mais aussi donne des impulsions transversales et méthodologiques fondamentales, en particulier le renforcement de la recherche et de l'expertise. L'affirmation dans l'article 32 de l'élaboration d'un deuxième plan national santé – environnement apparaît comme une clé de voûte de la politique décidée.**

## FICHE N°17 : Le PLAN NATIONAL SANTE-ENVIRONNEMENT

### Article 32

#### Article 32

« Un deuxième plan national santé environnement sera élaboré de manière concertée au plus tard en 2009. Il portera sur la connaissance, l'anticipation, la prévention et la réduction des risques sanitaires liés à l'environnement. Pour la période 2009-2012, il comportera notamment, ainsi que détaillé dans les articles 19 et 33 à 37 de la présente loi :

a) Un plan destiné à réduire les rejets des substances les plus préoccupantes dans l'environnement, notamment le benzène, le mercure, le trichloréthylène et certains composés du chrome, ainsi que l'exposition à ces substances, en tenant compte de l'ensemble des sources et des milieux ; le cas des résidus médicamenteux sera examiné ;

b) Des mesures destinées à améliorer l'anticipation des risques liés aux substances les plus préoccupantes ;

c) Un plan de réduction des particules dans l'air ;

d) Des mesures relatives à l'amélioration de la qualité de l'air intérieur ;

e) Des mesures concernant les relations entre la santé et les transports, notamment destinées à encourager un renouvellement accéléré des flottes de tous les types de véhicules ;

f) Un programme de « bio-surveillance » permettant de mettre en relation la santé de la population et l'état de son environnement et d'évaluer les politiques publiques en matière de lien entre la santé et l'environnement ; ce programme s'appuiera notamment sur l'établissement de registres de maladies ;

g) Des mesures destinées à renforcer l'équité face aux impacts sanitaires des atteintes à l'environnement et portant notamment sur des consultations en santé environnementale pour les personnes les plus vulnérables ;

h) La création de pôles de recherche pluridisciplinaires en santé environnementale, d'un pôle de toxicologie et éco-toxicologie, et de centres de recherche clinique, de prévention et de soins communs à plusieurs centres hospitaliers universitaires ».

## Le 1<sup>er</sup> plan national santé-environnement (2004-2008)

Le premier plan national santé-environnement français destiné à prévenir les risques sanitaires liés à l'environnement a été adopté en juin 2004. Il couvre la période 2004-2008.

Il prend en compte un ensemble vaste de thématiques : substances chimiques, pollution de l'air, pollution de l'eau, installations industrielles, chauffage urbain, matériaux de construction, amélioration des connaissances, développement de l'expertise... Une évaluation à mi-parcours de ce plan a été réalisée et rendue publique à l'été 2007 pendant les travaux du groupe santé-environnement du Grenelle.

## L'élaboration du 2<sup>nd</sup> PNSE (2009-2013)

Dans la droite ligne des travaux du Grenelle, et dans le souci de renforcer la concertation, le second plan national santé-environnement est en cours d'élaboration concertée au sein d'un groupe d'élaboration du PNSE2 qui portera sur la période 2009-2013. **Le projet de plan devrait être disponible à l'automne et faire l'objet d'une large consultation avant son adoption avant fin 2008.**

Dans le cadre du groupe de travail santé-environnement du Grenelle et des tables rondes conclusives, un ensemble de thèmes d'action importants à mettre en œuvre et à inclure dans le PNSE2 ont dorénavant été identifiés et sont soulignés dans cet article :

- ✓ **Réduction des rejets de certaines substances** : il s'agit d'amplifier, tant en terme de substances concernées, qu'en terme de sources et de milieux, une action de réduction des émissions toxiques industrielles qui figurait dans le PNSE1 et a donné des résultats positifs.
- ✓ **Anticipation des risques liés aux substances préoccupantes.** Le règlement européen Reach va permettre une évaluation progressive de l'ensemble des substances mises sur le marché européen à plus d'une tonne par an. **Les substances identifiées comme extrêmement préoccupantes** - c'est à dire les substances cancérigènes, mutagènes ou reprotoxiques de catégorie 1 ou 2 (effets certains ou possibles pour l'homme) et les substances bioaccumuables dans l'environnement - **doivent faire l'objet de mesures adaptées en anticipation tant au niveau communautaire qu'au niveau français** : par exemple interdiction de certains usages, restriction de la présence dans les produits grand public, diminution des valeurs limites d'exposition professionnelle...
- ✓ **Réduction des particules dans l'air.** Un objectif ambitieux de 15 microgrammes par mètre cube (PM<sub>2,5</sub>), fondé sur des résultats épidémiologiques de santé publique, a été fixé, il nécessitera des mesures de réduction sur l'ensemble des sources : industrielles, transport, agriculture. Un projet de plan particules est en cours de consultation.
- ✓ **Qualité de l'air intérieur** : les français passent 80% de leur temps dans des atmosphères « intérieures ». En conséquence, par delà l'amélioration de la qualité de l'air extérieur (cf supra) il faut veiller à une amélioration constante de la qualité de l'air intérieur **en agissant sur les produits de construction et de décoration, les produits chimiques utilisés dans l'habitat, la qualité de la construction elle-même : l'isolation thermique renforcée doit aller de pair avec un choix de matériaux sains de ce point de vue et une ventilation de qualité permettant un renouvellement de l'air.**

- ✓ **Transports** : les véhicules récents polluent de 10 à 100 fois moins en termes de polluants locaux que les véhicules anciens, selon la date de mise en circulation de ceux-ci. En conséquence un renouvellement accéléré des flottes, en particulier des flottes captives ou de transports en commun doit permettre une amélioration significative de la qualité de l'air.
- ✓ **Surveillance de la population** : la surveillance de la population s'est axée historiquement d'abord sur les maladies infectieuses. Des dispositifs existent aujourd'hui également pour le cancer, les maladies chroniques..... L'objectif est ici de **mettre en place un programme de biosurveillance de la population qui serait confié à l'Institut national de veille sanitaire**. Une première phase pilote de dimensionnement serait mise en place pendant le PNSE2 avec l'objectif d'un démarrage définitif vers 2012.
- ✓ **Equité environnementale** : c'est un thème qui a été particulièrement mis en exergue dans le cadre du Grenelle. En effet, **il faut améliorer la situation environnementale de façon générale, mais aussi dans un souci d'équité réduire en priorité les situations de risques aggravés** (points noirs de bruit, sols pollués, cumuls d'exposition au bruit et à la pollution de l'air par exemple)
- ✓ **Recherche** : le PNSE1 a induit de nouveaux appels d'offre de recherche dans le domaine santé-environnement par l'Agence nationale de Recherche et de l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail (AFSSET). L'objectif pour la période du PNSE2 est de changer d'échelle en augmentant le nombre et la taille des équipes de recherche travaillant dans ce domaine, en particulier avec des équipes pluridisciplinaires en réseau, un pôle appliqué sur la toxicologie et l'écotoxicologie et le développement de la recherche clinique.

L'élaboration du PNSE permettra de décliner ces thèmes en actions plus précises. En outre, dans l'optique de présenter une vision globale de l'ensemble des actions concourant à la prévention des risques sanitaires liés à l'environnement (y inclus le travail, ce qui est une spécificité du PNSE français) le PNSE devra regrouper également les actions à mener pour l'application des articles 19 et 33 à 37.



## FICHE N°18 : POLLUTIONS CHIMIQUES

### Article 33

### Article 33

#### 1er et 2ième paragraphe

*« La préservation de l'environnement et de la santé des pollutions chimiques impose à titre préventif de restreindre ou d'encadrer strictement l'emploi des substances classées comme extrêmement préoccupantes pour la santé, notamment dans les lieux publics. L'interdiction de l'utilisation des produits phytopharmaceutiques et biocides contenant de telles substances est prévue pour les usages non professionnels ainsi que dans les lieux publics, sauf dérogation exceptionnelle. »*

#### **1. Qu'est-ce qu'une substance extrêmement préoccupante ?**

Les substances extrêmement préoccupantes retenues sont les substances cancérigènes, mutagènes, ou toxiques pour la reproduction, de catégorie 1 ou 2, et les substances considérées comme persistantes, bioaccumulables et toxiques ou vPvB (très persistantes et très bioaccumulables), conformément aux critères fixés à l'annexe XIII du règlement REACH.

- 2. Le Code de la Santé Publique** interdit d'ores et déjà la mise sur le marché à destination des non-professionnels des pesticides classés comme Cancérigènes, Mutagènes ou Toxiques pour la Reproduction de catégorie 1 ou 2.

**La mise sur le marché en France des produits phytopharmaceutiques est soumise à autorisation du Ministre chargé de l'agriculture depuis 1943. La mise sur le marché de l'ensemble des produits biocides ne sera soumise à autorisation du Ministre chargé de l'environnement qu'à partir de 2015.**

La majorité de ces produits ne sont pas soumis à autorisation à ce jour. La plus grande partie des produits phytosanitaires sont utilisés directement dans l'environnement à l'inverse des produits biocides qui sont essentiellement utilisés dans les lieux fermés. Les lieux ouverts sont pour beaucoup accessibles au public qui peut ainsi indirectement être exposés à des résidus de traitement. Toutefois, les substances préoccupantes considérées comme Persistantes, Bioaccumulables ou Toxiques (PBT) ou très persistantes et très bioaccumulables (vPvB) ne sont soumises à ce jour à aucune mesure de restriction d'usage dans les lieux publics et auprès des non-professionnels.

#### **3. Des mesures de protection accrue du public envisagées**

La France a adopté en 2004 un arrêté fixant les critères d'octroi de la mention « Emploi Autorisé dans les Jardins » pour les produits phytopharmaceutiques afin de limiter l'utilisation des produits les plus dangereux (CMR 1 et 2) vis-à-vis des amateurs.

Il convient désormais, d'une part de modifier les critères d'attribution de la mention « Emploi Autorisé dans les Jardins », afin de ne délivrer cette mention qu'à des produits ne contenant

pas de substances extrêmement préoccupantes (CMR 1 ou 2, PBT et vPvB), et d'autre part, d'interdire l'usage par les amateurs de produits ne bénéficiant pas de cette mention. Dans un souci de santé publique, cette restriction sera étendue par voie réglementaire à l'utilisation dans les lieux ouverts au public, notamment pour des préparations phytosanitaires.. De plus, les détenteurs d'autorisation de mise sur le marché apposeront sur l'étiquette des produits contenant des substances extrêmement préoccupantes une mention rappelant l'interdiction de ces usages dans les lieux ouverts au public.

Cette interdiction s'appliquera sauf dérogation à l'application par des professionnels pour la réalisation de traitements pour la lutte contre les organismes nuisibles mentionnés à l'article L. 251-3 du Code de l'environnement, ou pour la réalisation de traitements opérés sur prescription de l'autorité administrative – (Préfet, maire...) notamment pour des raisons de protection du patrimoine.

En ce qui concerne les produits biocides, aucune restriction d'usage n'est à ce jour appliquée à l'ensemble de ces produits, qui sont soumis à des réglementations d'origine diverses. Une mesure de restriction d'utilisation des produits biocides dans les lieux publics et auprès des jardiniers amateurs visant les produits à base de substance CMR 1 ou 2, PBT ou vPvB est réalisable. Toutefois, compte tenu de l'absence d'AMM pour les produits biocides à ce jour, de la moindre maturité de cette réglementation et de leur usage principalement en lieux clos, il serait souhaitable de n'envisager de telles mesures que dans un second temps ou de limiter cette restriction aux utilisations en milieu ouvert. La définition de « lieux publics » devrait alors être modifiée dans ce sens. Par ailleurs, pour des raisons d'hygiène publique, des dérogations seront maintenues pour l'usage de produits rodenticides (tue-rat ou tue-souris) dans l'attente de développement de molécules ne présentant pas de caractère PBT.

### 3<sup>ème</sup> paragraphe

*« L'État accompagnera une politique ambitieuse de substitution des substances chimiques les plus préoccupantes pour l'environnement et la santé, notamment par la recherche et l'innovation. Il renforcera également ses moyens de contrôle dans ce domaine ».*

1. **Le règlement européen REACH CE n°1907/2006 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2007 et imposera au fil du temps aux industriels de fournir des données sur les propriétés des substances produites et permettra une meilleure gestion des risques.**

Le règlement REACH prévoit une procédure d'autorisation, qui permet à terme d'interdire une substance sauf autorisation bien spécifique, et vise à encourager la substitution des substances les plus préoccupantes. L'État en fournissant un environnement scientifique de qualité, notamment dans le domaine de la toxicologie et de l'écotoxicologie, facilitera et permettra d'accélérer les travaux de recherche des industriels.

2. **Les industries** ont besoin de connaître, mais aussi d'anticiper les risques sanitaires et environnementaux liés à leurs activités, produits et innovations. Il leur faut pour cela **acquérir des connaissances approfondies sur les dangers des substances actuellement sur le marché, ainsi que des méthodes fiables de détermination des dangers toxiques.** Compte tenu de la faiblesse des laboratoires de toxicologie et d'écotoxicologie en France, les entreprises ont des difficultés à trouver sur place le vivier d'experts nécessaires à la mise en œuvre du règlement européen REACH sur l'enregistrement, l'évaluation, l'autorisation et les restrictions des substances chimiques.



**Le Comité opérationnel Recherche** travaille ainsi à des recommandations dans ce domaine :

- ✓ il est proposé d'encourager la mise en réseau de l'ensemble des acteurs de la recherche sur les mécanismes de toxicité et d'assurer l'émergence d'un centre d'une taille critique de niveau international. Il est donc recommandé de créer un pôle national couplant la toxicologie et l'écotoxicologie et de lui donner les moyens d'atteindre une dimension internationale.
- ✓ Afin de développer la recherche dans le champ santé-environnement et d'établir des liens étroits avec la santé-travail et l'expertise, il convient d'encourager un nombre limité de pôles régionaux fonctionnant en réseau, et de les choisir par appel d'offres en fonction de la qualité des projets proposés.
- ✓ Il est également proposé de créer des formations pluridisciplinaires santé-travail-environnement-toxicologie dans l'enseignement supérieur. Les pôles de compétence devront être en lien avec les chaires thématiques de l'enseignement supérieur et avec les médecins de santé publique et santé-travail des centres hospitaliers universitaires (CHU), dans une logique de prévention. Les formations devront être construites de façon à être bien adaptées aux besoins nouveaux et à permettre la croissance forte des pôles.

Le renforcement des moyens de recherche passe également par un soutien de l'Agence Nationale de la Recherche (ANR) et d'Oseo sur ces thématiques. L'appel à projets Chimie pour le développement durable de l'ANR est ainsi passé de 8 à 12 Meuros en 2008. Un atelier de recherche prospective conduit par l'INERIS sur le thème « REACH et ses contraintes : nécessité d'une recherche adaptée », lancé par l'Agence Nationale de la Recherche (ANR) en 2007, doit permettre de mieux déterminer les enjeux scientifiques liés à la chimie de demain.

### **3. La mise en œuvre du règlement REACH doit conduire à la mise en œuvre d'une politique renforcée de contrôle des produits chimiques, jusque-là faiblement contrôlés.**

La loi relative à la responsabilité environnementale contient un article permettant au gouvernement d'adopter un régime de sanctions pour appliquer REACH. Un projet d'ordonnance correspondant est en cours de finalisation habilitant des corps de contrôles à constater les infractions.

Il est ainsi proposé d'habiliter à procéder aux contrôles plusieurs corps d'inspection, dont les principaux sont les inspecteurs des installations classées (DRIRE / DDSV), les inspecteurs du travail, les agents de la DGCCRF, des Douanes ou bien encore les inspecteurs de l'AFSSAPS. Les mesures du Grenelle prévoient un renforcement des effectifs des corps de contrôle pour appliquer REACH, renforcement demandé par tous les acteurs représentés au Grenelle.

#### **4<sup>ième</sup> paragraphe**

*« La France soutiendra l'élaboration de nouveaux accords internationaux relatifs à l'enregistrement, à l'évaluation et à l'autorisation des substances chimiques, ainsi qu'aux restrictions applicables à ces substances. »*

Cette mesure avait notamment été suggérée par les industriels pendant le Grenelle de l'environnement pour **permettre au niveau international une harmonisation de la réglementation sur les produits chimiques et éviter des distorsions de concurrence avec des pays en dehors de l'Union européenne.**

Le règlement REACH, par son adaptation aux problèmes sanitaires et environnementaux rencontrés, son ambition et son caractère novateur, influence des pays en dehors de l'Union européenne. Ainsi certains Etats américains, le Maine en particulier, s'interrogent sur la mise en place d'une réglementation proche de REACH localement.

Au niveau international, le Forum Intergouvernemental sur la Sécurité Chimique permet d'échanger entre les différents pays, la société civile et les industriels sur la gestion des produits chimiques. Le prochain forum se réunit du 15 au 19 septembre 2008 à Dakar. C'est notamment le lieu où des orientations pour mettre en avant des obligations inspirées de REACH au niveau international peuvent être discutées. L'approche stratégique pour l'implémentation d'une gestion des produits chimiques (SAICM) constitue également une première étape dans la mise en place d'une meilleure gestion des produits chimiques au niveau international.

## FICHE N°19 : FICHES SUBSTANCES PREOCCUPANTES

### Article 34

#### Article 34

*« La réduction de l'exposition aux substances préoccupantes, notamment en milieu professionnel, nécessite une meilleure information des entreprises et de leurs salariés. Les fiches de données de sécurité seront perfectionnées. Le suivi de l'exposition aux substances préoccupantes en milieu professionnel sera renforcé, avec la contribution des comités d'hygiène, de sécurité et des conditions du travail et des médecins du travail. »*

1. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1988, la **fourniture des fiches de données de sécurité (FDS)** à tout chef d'établissement ou travailleur indépendant a été rendue obligatoire par le ministère en charge du travail. La structure et les informations contenues dans les FDS ont été précisées par une directive européenne du 4 mars 1991. **Dans l'absolu, le respect de la réglementation par les fabricants devrait permettre à l'utilisateur du produit de disposer à travers de la FDS d'un document fiable, incontournable pour la prescription de mesures de prévention adaptées à tous les cas de figure quelles que soient les conditions de mise en œuvre. Or, dans les faits, d'une part la transmission des FDS n'est pas toujours automatique et d'autre part, leur contenu manque parfois de précisions, de lisibilité et de clarté.**
2. **Le règlement REACH change en profondeur la manière dont les substances chimiques seront gérées.** Il conforte le rôle donné aux FDS. Dorénavant, une fois la substance enregistrée, tout utilisateur se doit de mettre en œuvre les mesures appropriées qui figurent au point 8 de la FDS (contrôle de l'exposition/protection individuelle) afin d'assurer une maîtrise valable des risques identifiés. Ces mesures auront été préalablement définies par le fabricant grâce à l'obligation de la transmission de l'information dans la chaîne d'approvisionnement de la substance ou de la préparation : l'utilisateur communique l'usage fait ou envisagé de sa substance et le fabricant définit sur cette base les mesures à mettre en œuvre pour couvrir l'usage lorsque c'est techniquement envisageable.
3. **L'INRS est habilité à fournir aux membres du CHSCT et aux médecins du travail les renseignements qu'il détient relatifs aux dangers que présente une substance ou une préparation.**
4. Pour toute activité susceptible de présenter un risque d'exposition à des agents chimiques dangereux, **le chef d'établissement doit procéder à l'évaluation des risques encourus pour la santé et la sécurité des travailleurs. Les résultats de cette évaluation doivent figurer dans le document unique qui est communiqué sous forme appropriée au CHSCT.**
5. Les membres du CHSCT reçoivent une formation sur le sujet.
6. **Les contrôles qui seront effectués par l'inspection du travail pour assurer la mise en œuvre du règlement REACH permettront d'assurer la bonne application de cet objectif** encore trop méconnu par les chefs d'établissement.



## FICHE N°20 : POLLUTION DE L'AIR INTERIEUR ET EXTERIEUR

### Article 35

#### Article 35

«La lutte contre la pollution de l'air intérieur et extérieur sera renforcée.

*En ce qui concerne l'air extérieur, le plan de réduction des particules visera, si possible, un objectif de 10 microgrammes par mètre cube de particules fines inférieures à 2,5 micromètres (PM<sub>2,5</sub>), plus strict que la réglementation européenne. Il pourrait retenir 15 microgrammes par mètre cube comme valeur cible en 2010 et comme valeur limite à partir de 2015. Dans les zones urbaines et dans certains sites en dehors de celles-ci où ces seuils ne sont pas atteignables à ces échéances, une dérogation pourrait permettre d'appliquer les seuils respectivement de 20 et 25 microgrammes par mètre cube.*

*En ce qui concerne l'air intérieur, il est prévu de soumettre les produits de construction et de décoration à un étiquetage obligatoire, notamment sur leurs émissions en polluants volatils, et d'interdire dans ces produits les substances classées cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction de catégorie 1 et 2 (CMR1 et CMR2) au sens de la réglementation européenne. Des systèmes de mesure et d'information sur la qualité de l'air intérieur seront mis en place dans les établissements recevant des populations vulnérables ou du public. »*

#### **Etat des lieux**

Des progrès importants ont été réalisés ces dernières années pour réduire les émissions de certains polluants. Par exemple, depuis 2000, les émissions tous secteurs confondus (transport, industrie, tertiaire, agriculture) d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), et de composés organiques volatils (COV) ont diminué de 40%, essentiellement grâce à une action réglementaire importante sur les sites industriels et grâce aux normes européennes sur les véhicules neufs.

Parallèlement, l'impact sanitaire des particules très fines (de diamètre inférieur à 2,5 microns) ou PM<sub>2,5</sub> est de mieux en mieux documenté, notamment par des études épidémiologiques de longue durée réalisées en Europe ou aux Etats-Unis, alors que leurs émissions tous secteurs confondus n'ont été réduites que de 25% depuis 2000.

Par ailleurs, les données manquent sur la qualité de l'air intérieur, notamment dans les établissements sensibles (écoles par exemple). Les premiers éléments recueillis par l'observatoire de la qualité de l'air intérieur dans quelques logements montrent qu'il peut s'y trouver des concentrations élevées de certains polluants, notamment des composés organiques volatils émis en particulier par les matériaux employés pour la construction ou la décoration.

#### **Air extérieur**

Pour conforter voire accélérer le rythme de réduction des émissions de particules fines, et prendre en compte le résultat des études épidémiologiques publiées pour pousser les activités concernées à prendre de l'avance sur les produits qu'elles vendront ou mettront en œuvre, la France se fixe un objectif plus ambitieux que la directive européenne qui vient d'être adoptée sur la pollution de l'air par ces particules, avec une approche progressive.

Ainsi, compte tenu du temps nécessaire pour renouveler le parc automobile et généraliser la diffusion des filtres à particules, ou pour moderniser le parc des installations de combustion utilisant par exemple du bois, il est prévu une valeur cible dans un premier temps et une valeur limite, plus contraignante, dans un second temps.

Pour respecter cet objectif, le gouvernement élabore un « plan particules » sur la base des propositions du comité d'élaboration du plan national santé environnement 2.

### *i. Air intérieur*

- ✓ La qualité de l'air que nous respirons dans les différents lieux intérieurs est reconnue aujourd'hui comme un enjeu de santé publique. **La pollution de l'air intérieur est suspectée de jouer un rôle significatif dans l'accroissement de diverses pathologies chroniques et les allergies respiratoires.**
- ✓ **La santé et le bien-être des hommes durant leur séjour dans des locaux intérieurs de bâtiments sont essentiellement influencés par les conditions climatiques ambiantes** (avant tout la température et l'humidité relative de l'air), **mais également aussi par les pollutions de l'air ambiant des locaux.** De telles pollutions peuvent provenir de nombreuses sources. Parmi elles, les produits de construction et de décoration, d'ameublement, d'entretien, jouent un rôle essentiel parce que leur choix n'est souvent pas du ressort des occupants des locaux, que nombre d'entre eux sont mis en œuvre sur une grande superficie et que les informations concernant les émissivités de ces matériaux sont difficilement accessibles.
- ✓ Afin d'améliorer la qualité de l'air intérieur, **le Grenelle a mis en avant la nécessité d'un étiquetage sanitaire et environnemental obligatoire des produits de construction et de décoration, intégrant notamment les émissions de polluants volatils.** Il permettra d'orienter les choix d'achats des consommateurs comme des professionnels.

**Sous forme de classe, à l'image des classes énergétiques pour les appareils électroménagers, cette démarche contribuera à rendre les matériaux de construction plus performants au regard des indicateurs choisis.** Sur les aspects sanitaires, seraient pris en compte notamment dans l'étiquetage les émissions en composés organiques volatils totaux et le formaldéhyde. Pour les aspects environnementaux, une information des professionnels par la notice technique du produit est nécessaire pour qualifier la qualité environnementale globale du bâtiment. Les particuliers devraient également pouvoir orienter leur choix en ayant des indicateurs tels que l'énergie grise<sup>4</sup> ou les émissions de gaz à effet de serre.

- ✓ **Plus de 851 substances sont classées cancérigènes de catégories 1 et 2 ;** une grande partie d'entre elles, environ 700, sont des produits liés aux activités pétrolières, et environ 120 produits chimiques « classiques »

---

<sup>4</sup> L'**énergie grise** est la quantité d'énergie nécessaire à la production et à la fabrication des matériaux ou des produits industriels. En théorie, un bilan d'énergie grise additionne l'énergie dépensée lors :

- de la conception du produit ou du service
- de l'extraction et le transport des matières premières
- de la transformation des matières premières et la fabrication du produit ou lors de la préparation du service
- de la commercialisation du produit ou du service
- de l'usage ou la mise en œuvre du produit ou lors de la fourniture du service
- du recyclage du produit

appartiennent aux familles des amines aromatiques, des colorants, des hydrocarbures halogénés, des hydrocarbures oxygénés, des inorganiques. La qualité de l'air intérieur conduit à s'intéresser aux effets des substances volatiles, et aux expositions des populations à ces substances. Cette interdiction ne viserait que les matériaux susceptibles d'émettre effectivement des CMR 1 et 2. Une étude exploratoire confiée à l'INERIS en lien avec le CSTB a permis de cibler parmi les 851 substances CMR 1 et 2, **10 substances** que l'on peut retrouver dans les matériaux de construction et qui sont susceptibles d'être émises par ces derniers. Il s'agit notamment du trichloréthylène et du benzène.

**Ces mesures d'interdiction et d'étiquetage de nature réglementaire seront prises en application de l'article L.521-6 du code de l'environnement. Elles devront faire l'objet d'une notification auprès de la Commission européenne selon la directive 98/34/CE.**

- ✓ Par ailleurs, **l'Observatoire de la qualité de l'air intérieur et les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air seront chargés de mener des campagnes de surveillance de la qualité de l'air dans plusieurs types de locaux, notamment des établissements sensibles**, afin d'augmenter les connaissances sur l'exposition des personnes à la pollution de l'air intérieur. Des valeurs guides de la pollution de l'air intérieur seront élaborées parallèlement en concertation avec les autorités sanitaires.





## FICHE N°21 : POLLUTIONS LUMINEUSES

### Article 36

#### Article 36

« Les émissions de lumière artificielle de nature à présenter des dangers ou à causer un trouble excessif aux personnes, à la faune, à la flore ou aux écosystèmes, entraînant un gaspillage énergétique ou empêchant l'observation du ciel nocturne feront l'objet de mesures de prévention, de suppression ou de limitation ».

#### Etat des lieux

La pollution lumineuse provoque des perturbations biologiques et de qualité de l'environnement nocturne par l'émission généralisée et croissante de lumière artificielle liée aux activités humaines. Elle est également à l'origine d'un gaspillage énergétique aisément réductible, à service rendu égal, par la prise en compte de ces questions en amont **dans la conception, l'implantation et la gestion des luminaires.**

Cet accroissement touche l'éclairage public, commercial, et privé (éclairage public en France : 70 kWh/an/habitant en 1990, 91 kWh/an/habitant en 2000 – données ADEME). A titre d'exemple, la consommation pour l'éclairage public française est le double de celle observée en Allemagne (43 kWh/an/habitant).

De nombreuses études scientifiques prouvent que des lumières excessives en intensité et mal dirigées perturbent la faune et la flore et la santé humaine. L'excès de lumière trouble les rythmes biologiques en dérégulant les horloges internes ou certains processus hormonaux des être vivants. **Le "sur-éclairage" s'avère la cause première de la disparition d'espèces d'insectes nocturnes, rompant ainsi une partie de la chaîne alimentaire en privant notamment des espèces supérieures de leur nourriture.** Chaque impact sur une espèce est susceptible d'entraîner des effets sur d'autres espèces dans l'espace et dans le temps, accroissant la dégradation de la biodiversité.

#### Principe

Nul ne remet en cause la nécessité d'éclairer pour des besoins de sécurité ou d'agrément. **Il ne s'agit donc pas de supprimer l'éclairage artificiel mais de le raisonner de manière à en atténuer au maximum les impacts négatifs. Il est possible de la réduire rapidement et facilement.**

**Il s'agit aussi d'un gisement considérable d'économies d'énergies, à temps de retour souvent très rapide.**

L'emploi systématique de luminaires économes et conçus pour n'envoyer la lumière que vers le bas – maintenant largement disponibles sur le marché et d'un prix abordable –, leur répartition adéquate et une réduction générale des puissances sont les moyens d'y parvenir, avec pour résultat, outre les économies d'énergie, une atténuation sensible de la pollution lumineuse, sans nuire à la sécurité des personnes et des biens.



## FICHE N°22 : RISQUES EMERGENTS et SANTE

### Article 37

#### Article 37

*« La surveillance des risques émergents pour l'environnement et la santé sera intensifiée par un renforcement de la coordination et de la modernisation de l'ensemble des réseaux de surveillance sanitaire existants.*

*La France encouragera au plan européen une rénovation de l'expertise et de l'évaluation des technologies émergentes, notamment en matière de nanotechnologies et de biotechnologies, afin d'actualiser les connaissances utilisées en toutes disciplines.*

*L'utilisation des substances à l'état nanoparticulaire fera l'objet d'un débat public organisé au plan national avant le 31 mars 2009. L'État se donne pour objectif que, dans un délai de deux ans qui suit la promulgation de la présente loi, la fabrication, l'importation ou la mise sur le marché de substances à l'état nanoparticulaire fasse l'objet d'une déclaration obligatoire préalable, relative notamment aux quantités et aux usages, à l'autorité administrative. Une méthodologie d'évaluation des risques et des bénéfices liés à ces substances et produits sera élaborée. L'État veillera à ce que l'information due aux salariés par les employeurs soit améliorée sur les risques et les mesures à prendre pour assurer leur protection.*

*Une synthèse des études scientifiques relatives aux effets des champs électromagnétiques sur la santé sera présentée avant fin 2009.*

*Un plan national d'adaptation climatique pour les différents secteurs d'activité sera préparé d'ici 2011 ».*

1. **L'établissement de relation de causalité, la mise en évidence de relations dose/effet entre facteurs environnementaux et santé ainsi que la quantification des risques environnementaux nécessite des études associant plusieurs volets** : la mesure, répétée dans le temps, de données cliniques ou de marqueurs d'effets sanitaires, associée à la mesure de biomarqueurs d'exposition ou d'imprégnation (ex: taux sanguin d'une substance chimique). De telles études dites de biosurveillance sont des outils puissants pour développer une politique de prévention des risques sanitaires environnementaux, car elles permettent d'identifier des risques non encore mis en évidence ou émergents ainsi que les sources et les voies d'exposition.
2. Le développement des produits issus des nanotechnologies ou des biotechnologies se réalise à l'échelle internationale et ces produits doivent pouvoir circuler librement au sein de l'Union européenne compte tenu de leur potentiel d'innovation et leur intérêt pour les filières industrielles. Le dispositif réglementaire encadrant ces technologies est majoritairement adopté au niveau européen, suite à une expertise et une évaluation des risques.

**En ce qui concerne les biotechnologies, la France veillera au renforcement de l'expertise des risques et bénéfices pour l'environnement. Les instances d'expertises nationales des Etats membres devront être associées pour une expertise plus large et pluridisciplinaire.**

**De plus la France demandera une meilleure prise en compte des questions de sécurité sanitaire liées aux nanotechnologies dans les 7ième et 8ième PCRD (Programme-cadre de recherche et de développement de la Communauté européenne) et dans la mise en application Règlement REACH.**

- 3. Un débat relatif aux nanotechnologies organisé par la Commission nationale du débat public, permettra aux différentes opinions de s'exprimer et aux institutions de présenter notamment l'état de l'art au regard des connaissances et des travaux entrepris.**

Au plan de l'expertise et de la recherche, la France contribuera activement aux travaux de l'ISO (Organisation internationale de normalisation) pour le développement des méthodes de tests métrologiques ou toxicologiques, et aux travaux de l'OCDE pour déterminer les études et les méthodes d'évaluation et de gestion des risques.

L'étiquetage des produits chimiques contenant des nanoparticules manufacturées destinés aux utilisateurs sera proposé et défendu au niveau européen.

4. Les champs électromagnétiques, qu'il s'agisse des radiofréquences ou des champs très basse fréquence, suscitent des inquiétudes au sein de la population. De plus, des études récentes font état de résultats divergents, bien qu'aucune n'apporte à elle seule la preuve formelle d'un risque pour la santé. Il est donc nécessaire de faire la synthèse de ces études et d'**actualiser l'expertise sur les champs électromagnétiques**. Ce travail est conduit au niveau international par l'OMS (étude Interphone), au niveau européen par le SCENHIR (comité scientifique sur les risques émergents placé auprès de la Commission) et au niveau français par l'AFSSET, qui assure une veille scientifique sur la question.
5. **Le changement climatique induira de nouveaux risques, en nature ou en ampleur, risques naturels classiques (incendies ou inondations) ou risques sanitaires (nouveaux vecteurs de maladies, grandes chaleurs...), qu'il convient d'anticiper et de prévenir. Un plan national associant les différents partenaires concernés sera élaboré puis appliqué.**

## FICHE N°23 : SITES POLLUES

### Article 38

#### Article 38

« L'inventaire des sites potentiellement pollués en raison d'une activité passée et son croisement avec l'inventaire des points de captage d'eau et lieux d'accueil des populations sensibles seront achevés en 2010, afin d'identifier les actions prioritaires. Un plan d'action sur la réhabilitation des stations service fermées et des sites orphelins sera établi au plus tard en 2009 ».

#### Etat des lieux

Les risques en provenance de sols pollués sont globalement difficiles à quantifier mais sur 4000 sites les pollutions ont été analysées et des mesures de gestion mises en oeuvre.

L'achèvement du recensement, en cours, des sites susceptibles d'être pollués sera réalisé pour fin 2008 et l'accès à l'information en cas de projet d'aménagement pour mener ensuite une évaluation et le cas échéant une prise en compte d'une pollution dans l'aménagement sera rendu plus aisé.

#### Actions envisagées à la suite du Grenelle de l'environnement

- ✓ **Croisements de la liste des sites pollués avec des usages sensibles** (captage d'eau potable, établissements scolaires...) **pour identifier, puis traiter le cas échéant, les situations problématiques.**
- ✓ **Actions en parallèle:**
  - d'une part, **un renforcement des moyens dévolus, notamment par l'Etat, à la réhabilitation des sites pollués « orphelins » en permettant d'aller plus loin dans la réhabilitation que le simple confinement des polluants** (cette dynamique devant aussi être entreprise pour tous les sites pollués),
  - d'autre part, **l'élaboration et la mise en oeuvre un plan global de réhabilitation des stations service fermées, très nombreuses dans les communes de taille moyenne.**
- ✓ **Renforcement du principe pollueur-payeur au travers du mécanisme des garanties financières ou d'autres mécanismes** (cautions bancaires, consignation...).
- ✓ **Développement pour le traitement des sols pollués des techniques alternatives telles que la remédiation biologiques** (usage de bactéries, de végétaux) **à préférer si possible aux excavations et traitement hors site.**



## FICHE N°24 : PREVENTION des RISQUES MAJEURS

### Article 39

#### Article 39

#### Article 39-a

*« La politique de prévention des risques majeurs sera renforcée au travers notamment :*

*a) De la mise en œuvre du « plan séisme » aux Antilles et d'une politique globale de prévention des risques naturels outre-mer d'ici 2015 ;*

*[...]*

### **Le plan séisme aux Antilles**

La première phase du plan séisme aux Antilles est dès maintenant mise en œuvre par le Gouvernement. Il s'agit de renforcer et assurer la pérennité de ce plan en l'inscrivant dans la loi car les investissements nécessaires pour rendre le bâti public moins vulnérable à un séisme majeur aux Antilles sont importants : des estimations actuelles se montent entre **4 et 5 milliards d'Euros**.

En 2005, l'Etat avait lancé le Programme National de Prévention du Risque Sismique (PNPRS dit aussi Plan Séisme National). En janvier 2007, compte tenu du risque nettement plus fort aux Antilles et de l'importance des actions à conduire, l'Etat a décidé de créer un plan spécifique pour les Antilles, appelé « Plan Séisme Antilles ».

Le Plan Séisme Antilles liste les actions qui sont pilotées par l'Etat, soit parce que l'Etat assume ses responsabilités en matière de gestion de crise, soit parce qu'il est propriétaire de bâtiments ou infrastructures dont il doit assurer la sécurité, soit parce qu'il apporte un financement majeur à des opérations que les collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage, ne peuvent prendre en charge à hauteur suffisante.

Les préfets de Guadeloupe et de Martinique sont chargés de la mise en œuvre du plan dont le pilotage stratégique est assuré par un comité des directeurs présidé par le directeur de la prévention des pollutions et des risques, délégué aux risques majeurs, assisté d'une cellule centrale interministérielle d'appui.

Les collectivités territoriales (les deux conseils régionaux et les deux conseils généraux, les communes de Guadeloupe et Martinique et les collectivités d'Outre-mer de Saint-Barthélemy et Saint-Martin) assument, à côté de l'Etat, leurs responsabilités pour les bâtiments et infrastructures qui leur appartiennent.

La prévention du risque sismique nécessite aux Antilles des opérations lourdes de renforcement ou de reconstruction du bâti. Une grande partie des bâtiments publics, comme

des bâtiments et habitations privés, est vulnérable au risque sismique et doit être solidement renforcée ou même reconstruite. Ceci s'explique par la mise en application relativement récente des normes de construction parasismique aux Antilles: 1981 modifiée en 1998 (norme applicable actuellement dite PS 92). En outre, les règles ne sont pas toujours respectées.

Des actions incitatives devront être conduites pour réduire la vulnérabilité du bâti privé.

Dans la première phase du plan séisme Antilles actuellement engagée, les opérations de renforcement ou reconstruction concernent le bâti prioritaire (car particulièrement vulnérable) existant au sein des six grandes familles : les établissements scolaires, les bâtiments nécessaires à la gestion de crise (c'est à dire primordiaux pour la sécurité civile, la défense et le maintien de l'ordre public), le logement social, les infrastructures de communication, les infrastructures de transports et les établissements de santé.

Les actions de l'Etat, par les projets des différents départements ministériels et les engagements des collectivités territoriales aux Antilles, montrent que la première phase du Plan Séisme Antilles conduit à une estimation, hors plan hospitalier, en mai 2008 de **447 M€**. Ces opérations seraient financées à hauteur de **332 M€ par l'Etat**, 103 M€ par les collectivités territoriales et 12 M€ par les fonds communautaires.

De plus pour les travaux à engager dans le cadre du plan Hôpital 2012, les besoins de financements dans les deux CHU de Pointe-à-Pitre et Fort-de-France sont estimés à environ 720 M€. Si on ajoute les investissements nécessaires à l'hôpital de La Trinité, suite au séisme du 29 novembre 2007, la totalité des besoins financiers est estimée en mai 2008 à environ **830 M€**.

**Au total c'est ainsi environ 1,3 milliard d'Euros qu'il faut mobiliser dans le cadre de cette première phase (à horizon de 5 ans).**

Le plan séisme Antilles est maintenant lancé avec la mise en place d'organisations interministérielles, tant au niveau régional qu'au niveau national. Les dynamiques doivent cependant être amplifiées pour désormais passer au stade du montage de projets de confortement ou reconstruction, par exemple dans les écoles, sans négliger les actions immatérielles (formation, sensibilisation, études et amélioration de la connaissance du phénomène sismique).

Pour ce faire le partenariat avec les collectivités locales doit être renforcé, ainsi que la recherche de sources de financement complémentaires et pérennes.

**Au regard des enjeux et du montant des investissements publics, l'inscription dans la loi du plan séisme Antilles apparaît nécessaire.**

**L'Outre-mer constitue la partie de la nation la plus exposée aux aléas naturels.**

Les populations ont appris à se préparer à des cyclones redoutables mais face à d'autres risques, notamment en cas de séisme ou des risques liés à la mer, leur réactivité est encore insuffisamment informée. **La situation des régions d'Outre-mer dans les années à venir peut s'aggraver compte tenu de l'évolution démographique**, l'installation des populations dans les régions littorales exposées ou éloignées des centres urbains et le changement climatique, en particulier son impact au travers de l'élévation du niveau de la mer et la modification possible de l'intensité des tempêtes et des cyclones.

**La réduction de cette vulnérabilité est encore insuffisante pour les séismes, inondations, volcans, tempêtes, cyclones et mouvements de terrain.** Certains phénomènes restent mal pris en compte : tsunami, érosion du littoral, marées de tempêtes, houles, impact du changement climatique. A ce jour, **il n'existe ni aux Antilles ni dans le Pacifique Sud-ouest de système d'alerte aux tsunamis véritablement opérationnel.** Le patrimoine historique ne fait l'objet d'aucune précaution particulière. La définition de l'aléa à



travers les atlas communaux des risques et les PPR est une première étape permettant, d'une part, la sensibilisation des populations et des décideurs et, d'autre part, la prise en compte effective des risques naturels dans l'aménagement du territoire.

Une politique de réduction des **risques sismiques aux Antilles** est mise en priorité, tandis que les **mouvements de terrain et les inondations sont identifiés comme prioritaires pour La Réunion et La Polynésie**. En **Nouvelle Calédonie et à Wallis et Futuna**, l'accent est mis sur la prise en compte réglementaire **du risque sismique** pour les constructions nouvelles et une approche multirisque dans l'aménagement du territoire. Enfin, la gestion intégrée des risques côtiers (littoraux) dans le contexte du changement climatique est nécessaire pour les Antilles, La Réunion, La Guyane, Mayotte et La Polynésie.

Certains objectifs, tels que l'amélioration ou la mise en place et le fonctionnement pérennisé de systèmes d'observation et de diffusion des informations interopérables, visent l'ensemble des régions en Outre-mer.

**La mise en place d'un financement pérenne** qui prendra en charge des programmes pluriannuels **d'équipement, de renforcement du bâti existant, de recherche, ou d'étude, le fonctionnement récurrent de systèmes de surveillance et d'alerte** et enfin la préparation des populations pour développer la culture du risque sont indispensables.

L'ensemble des actions nécessaires peuvent se décliner suivant 4 axes :

- Surveiller, prévoir, analyser et quantifier des aléas
- Evaluer les enjeux et les vulnérabilités et engager les travaux de mitigation
- Former des décideurs, des professionnels et les populations
- Assurer la pérennité de la prise en compte des mesures préventives et du fonctionnement des systèmes mis en place

### Article 39-b

*« La politique de prévention des risques majeurs sera renforcée au travers notamment :*

*[...]*

*b) De la réduction de l'exposition des populations au risque d'inondation par la maîtrise de l'urbanisation, par la restauration des zones d'expansion des crues et par des travaux de protection. »*

**La population résidant en zone inondable est estimée à plus de 5 millions de personnes.**

**Dans les vaux de Loire, 300 000 personnes** résident en zone inondable et les dommages directs pourraient atteindre aujourd'hui **6 milliards d'euros** pour une crue similaire à celle de 1856.

Les zones inondables par les grandes crues de **la Seine** et ses affluents regroupent des centaines de milliers de logements abritant près **d'un million d'habitants**, de nombreuses entreprises et de grandes infrastructures. Les dommages directs d'une crue similaire à celle de 1910 s'élèveraient à plus de **10 milliards d'euros**.

La crue du **Rhône** de décembre 2003, moins importante que celle du 19ème siècle, a provoqué plus de 1 milliard d'euros de dommages. Les conséquences d'une crue dans l'agglomération lyonnaise sont estimées à **plusieurs dizaines de milliards d'euros**.

**Des politiques en faveur de la prévention des inondations ont été mises en place depuis 2002.**

Elles se sont traduites par l'amélioration de l'information préventive, l'organisation pour la prévision des crues, l'élaboration et la mise en œuvre de programmes d'action de prévention des risques liés aux inondations (PAPI) – projets partenariaux Etat-Collectivités territoriales, pluriannuels, bénéficiant d'un co-financement de l'Etat – , la décision de mise en œuvre de plans grands fleuves sur le Rhône, la Seine, la Meuse et la Garonne, sur le modèle du plan Loire, l'amélioration du contrôle de la sécurité des ouvrages hydrauliques, notamment de protection contre les crues.

**Aujourd'hui 48 PAPI sont actifs sur le territoire**

Ils sont financés dans ou hors des CPER/CPEIR, sur crédits budgétaires (programme 181) et FPRNM. Cela représente 168 M€ contractualisés sur la période 2007-2013 et 100M€ hors contrat. Certains PAPI font partie des plans grands fleuves et sont alors contractualisés dans les CPER ou CPEIR associés. D'autres sont hors contrats.

Les plans grands fleuves ont été contractualisés avec les collectivités territoriales et repris dans les contrats de projets inter-régionaux 2007-2013 pour un montant part Etat de 272 200 000€ dont 155 700 000€ sur programme 181 et le reste sur le FPRNM (Fonds de prévention des risques naturels majeurs).

- 1. Le réseau de prévisions des crues opéré par l'Etat** (Service Central d'Hydrométéorologie et d'Appui à la Prévision des Inondations (SCHAPI) et 22 Services de Prévision des Crues (SPC) ) **assure actuellement la surveillance de 20.000 km de cours d'eau et produit une vigilance crues composée de cartes et de bulletins de suivi biquotidiens.**

**Ce réseau doit évoluer en vue d'optimiser la responsabilité de l'Etat dans la prévision des crues.** La répartition, les implantations et les responsabilités des services de prévision des crues doivent évoluer et s'étendre sur les territoires prioritaires.

2. De plus la directive européenne 2007/60/EC du 23 octobre 2007 relative à l'évaluation et la gestion des risques d'inondation entrée en vigueur le 26 novembre 2007 demande la réalisation d'évaluations préliminaires du risque, de cartographie des risques et de plans de gestion des risques d'inondations (PGRI). Les PGRI doivent traiter les zones présentant un risque significatif d'inondation
3. Enfin l'impact du changement climatique sur la fréquence et l'amplitude des inondations, est encore incertain aujourd'hui ; il est en cours d'étude dans certaines zones pilotes. Il en est de même des risques côtiers, liés notamment aux submersions marines qui peuvent être modifiées par l'élévation du niveau de la mer. **Ces impacts doivent être anticipés et pris en compte dans les interventions de prévention des risques liés aux inondations sur le territoire.**

**Pour réduire l'exposition des populations aux risques liés aux inondations, ces mesures doivent être consolidées et poursuivies.**

La continuation du partenariat avec les collectivités territoriales dans le domaine de la prévention est essentielle au bon résultat du dispositif.

La prévision des crues doit être améliorée par des moyens techniques et organisationnels nouveaux et en favorisant la complémentarité des systèmes opérés par l'Etat et ceux des collectivités territoriales.

**Ceci implique de réaliser environ 27 nouveaux programmes partenariaux de prévention des inondations sur les territoires présentant un risque significatif d'inondation ou de submersion marine, sur la période 2009-2013, et d'étendre le réseau surveillé par l'Etat et les moyens mis en œuvre pour la prévision des crues.**



## FICHE N° 25 : DECHETS

### Article 41

#### Article 41

*« La politique de réduction des déchets sera renforcée. La responsabilité des producteurs sur les déchets issus de leurs produits sera étendue, la réduction à la source fortement incitée, la réutilisation et le recyclage facilités. Les nouveaux outils de traitement des déchets - valorisation énergétique et stockage - devront justifier strictement de leur dimensionnement et répondre à des exigences environnementales et énergétiques accrues en ce qui concerne l'incinération. Parallèlement, les quantités de déchets partant en incinération ou en stockage seront globalement réduits avec pour objectif, afin de préserver les ressources et de prévenir les pollutions, une diminution de 15 % d'ici 2012.*

*Dans cette perspective, les objectifs nationaux sont arrêtés de la façon suivante :*

*a) Partant de 360 kilogrammes par habitant et par an, réduire la production d'ordures ménagères et assimilées de 5 kilogrammes par habitant et par an pendant les cinq prochaines années ;*

*b) Augmenter le recyclage matière et organique afin d'orienter vers ces filières un taux de 35 % en 2012 et 45 % en 2015 de déchets ménagers et assimilés contre 24 % en 2004, ce taux étant porté à 75 % dès 2012 pour les déchets d'emballages ménagers et les déchets des entreprises.*

*Pour atteindre ces objectifs, outre la rénovation de certaines réglementations de protection de l'environnement dans le domaine des déchets, l'Etat mettra en oeuvre un dispositif complet associant :*

*a) Des avancées dans les domaines de la connaissance, notamment dans le domaine de la recherche sur les impacts sanitaires et environnementaux des différents modes de gestion des déchets, et de la communication ;*

*b) Une fiscalité incitative sur les installations de stockage et d'incinération et les produits fortement générateurs de déchets ; le produit de cette fiscalité bénéficiera au financement d'actions prioritaires concourant à la mise en oeuvre de la nouvelle politique de gestion des déchets, en particulier en termes de prévention ;*

*c) Un cadre législatif permettant l'instauration par les collectivités territoriales compétentes d'une tarification incitative pour le financement de l'élimination des déchets des ménages et assimilés ;*

*d) Un cadre réglementaire, économique et organisationnel permettant d'améliorer la gestion de certains flux de déchets, notamment par le développement de collectes sélectives et de filières appropriées : les déchets d'activités de soins à risques infectieux des ménages, les déchets du secteur du bâtiment et des travaux publics, les déchets organiques et les déchets dangereux diffus des ménages et assimilés sont concernés en premier lieu ; dans le cas*

*particulier des emballages, le financement par les contributeurs sera étendu aux emballages ménagers consommés hors-foyer et la couverture des coûts de collecte, de tri et de traitement sera portée à 80% des coûts nets optimisés ; la signalétique et les consignes de tri seront progressivement harmonisées ; une instance de régulation et de médiation sur les éco-organismes, cohérente avec les structures existantes, sera instituée ;*

*e) Une attention particulière sera portée à la gestion de déchets spécifiques : mâchefers, boues de station d'épuration et de co-incinération, bois traités, sédiments de dragage et curage ;*

*f) Une modernisation des outils de traitement des déchets et notamment de leur part résiduelle : la méthanisation et le compostage de la fraction fermentescible des déchets seront encouragés dans un cadre de cohérence nationale et d'engagements contractuels de tous les acteurs concernés pour assurer notamment la qualité sanitaire et agronomique des composts ; les clauses de tonnages minimum devront être supprimées dans tous les nouveaux contrats d'unités d'incinération et dans les contrats à renouveler, afin de réduire la quantité de déchets stockés ou incinérés ; les nouveaux outils de traitement thermique situés en métropole devront justifier leur dimensionnement en se fondant sur les besoins des territoires, sur les objectifs de prévention de la production de déchets et d'amélioration de la valorisation, et sur l'optimisation des transports associés, de sorte que la capacité globale des installations d'élimination couvre au plus 60 % des déchets produits sur ces territoires.*

*Pour adapter ces orientations aux spécificités des territoires, le rôle de la planification sera renforcé avec, en particulier, l'obligation de mettre en place des plans de gestion des déchets issus des chantiers des bâtiments et travaux publics, et une obligation de réaliser un diagnostic préalablement aux chantiers de démolition. Les plans seront revus pour intégrer les nouveaux objectifs de développement de la prévention et de la valorisation et définir les actions nécessaires pour les atteindre. Le soutien apporté aux plans locaux de prévention de la production de déchets favorisera leur généralisation ».*

## **Les objectifs et les principaux moyens d'action**

Les conclusions du Grenelle de l'environnement en matière de déchets s'appuient sur une trentaine d'engagements qui présentent un **ensemble cohérent et complémentaire de mesures** de par leurs types (incitation fiscale, réglementation, information...), les gisements de déchets visés, les parties concernées (collectivités locales, producteurs/consommateurs, industriels, ...).

L'énumération au paragraphe introductif de l'article 41 rend compte de cet équilibre.

**La hiérarchie des objectifs reprend celle des textes nationaux et européens : prévention des déchets, réutilisation des produits, recyclage des déchets (recyclage des matériaux et de la matière organique), autres opérations de valorisation (méthanisation par exemple...), élimination (traitement final).**

L'article 41 propose la mise en place d'un dispositif complet associant :

### **1. Recherche, connaissance et communication**

Il s'agit d'améliorer la connaissance des flux et des coûts de la gestion des déchets, de renforcer **l'évaluation des impacts sur la santé et l'environnement des différents modes de traitement et de valorisation des déchets en vue d'un encadrement réglementaire pertinent** (modes de traitements mais aussi évaluation des filières de recyclage matière).

## 2. Fiscalité incitative sur les installations de stockage et d'incinération, affectée à la prévention

Aujourd'hui, le montant de la TGAP (taxe générale sur les activités polluantes) sur le stockage des déchets n'est guère incitatif. Certains pays européens ont des niveaux de taxe environ dix fois supérieurs au taux en France (9,90 Euros par tonne). **Le financement d'une gestion durable des déchets, permettant notamment d'alimenter une économie de réutilisation des matières secondaires, demande à relever les montants actuels pour le traitement, en tenant compte de l'efficacité énergétique.**

## 3. Désavantager la mise sur le marché de produits fortement générateurs de déchets et notamment les produits jetables

La modification de certains comportements de consommation des ménages est susceptible de permettre une réduction significative des déchets qu'ils produisent.

## 4. Fiscalité incitative locale

La mise en place d'une tarification incitative permettra de **mieux faire payer les usagers en fonction du service rendu et ainsi un encouragement à moins émettre et/ ou à mieux trier**. Le dispositif sera appuyé soit sur la redevance d'enlèvement des ordures ménagères (REOM), soit sur la TEOM.

## 5. Cadre législatif/ réglementaire, économique organisationnel permettant d'améliorer la gestion de certains flux de déchets

Le principe dit de « **Responsabilité Élargie du Producteur** » (REP) consiste à mettre à la charge des entreprises la gestion et l'élimination des déchets issus de leurs produits. Ces dispositifs ont un impact faible sur le prix et ne sont donc pas susceptibles de modifier le comportement d'achat mais visent à modifier les choix des entreprises et ce, d'autant plus que les contributions sont plus incitatives.

Plusieurs engagements portent sur la « responsabilité élargie du producteur » :

- ✓ **nouvelles « REP »** pour les **déchets de soins d'activités à risque infectieux** (des ménages), les **meubles/ encombrants**, les **déchets diffus dangereux**. Un outil adapté sera de plus mis en place pour le cas des déchets du BTP, qui représentent 40% de la production totale nationale de déchets (343 sur 849 millions de tonnes), valorisés pour deux-tiers.
- ✓ **des évolutions des REP existantes, en particulier sur les emballages**. Le taux de recyclage des déchets d'emballage ménagers augmente année après année et a atteint 60% en 2006, mais les comparaisons effectuées avec les autres pays européens montrent que, pour l'ensemble des emballages, la France se place en 9<sup>ème</sup> position dans l'Europe des 15.

Il est proposé d'augmenter la contribution au titre du « Point Vert » de façon à pouvoir mieux compenser les coûts de collecte et d'élimination supportés par les collectivités locales et à rendre le système plus incitatif à la prévention et à la recyclabilité des emballages . Il a été retenu une **couverture de 80% des coûts nets optimisés**.

## **6. Compostage et méthanisation**

Environ 30% en masse sèche des déchets ménagers collectés sont constitués de déchets organiques, alors que seuls 6% sont valorisés par traitement biologique. En outre, une part significative des déchets des collectivités (voirie, marchés, boues, déchets verts) est constituée de déchets organiques. **L'enjeu est d'augmenter les quantités traitées par une voie biologique**, et d'assurer la qualité sanitaire et environnementale de la matière organique. Pour ce faire, un **encadrement réglementaire adapté devra permettre un développement maîtrisé des filières de compostage et de méthanisation**.

## **7. Fin des clauses de tonnage minimum, augmentation de la transparence et fixation d'une capacité maximale des installations de traitement**

La suppression de ces clauses dans les nouveaux contrats ou à l'occasion des renouvellements doit être effective. La renégociation entre collectivités et exploitants sur ce point doit être lancée pour toutes les installations concernées. Il ressort des travaux du comité opérationnel que 8 installations seraient concernées sur 130.

La surveillance de l'impact sur l'environnement des usines d'incinération sera renforcée via l'augmentation de la fréquence des mesures (le cas échéant mesures continues, mise à disposition en temps réel des données disponibles).

En ce qui concerne la création de nouvelles installations d'incinération, l'engagement pris traduit un effort pour éviter les risques de surcapacité par rapport à la production de déchets sur un territoire donné.

## **8. Planification**

Le renforcement de la planification est nécessaire pour optimiser les flux de déchets. Ils devront être revus dans le cadre de la transposition de la Directive cadre. En particulier, il est proposé de généraliser les plans locaux de préventions avec un soutien financier permis par la TGAP affectée.



## FICHE N°26 : ETAT EXEMPLAIRE

### Article 42

#### Article 42 - I

*« L'État doit, comme toute collectivité publique, tenir compte dans les décisions qu'il envisage de leurs conséquences sur l'environnement, notamment de leur part dans le réchauffement climatique et de leur contribution à la préservation de la biodiversité, et justifier explicitement les atteintes que ces décisions peuvent le cas échéant y porter. Cette prise en compte est favorisée, pour les grands projets publics, par l'association la plus large possible de l'ensemble des acteurs concernés dans un esprit de transparence et de participation. L'État prendra les mesures nécessaires pour que les projets de loi soient présentés avec une étude de l'impact des dispositions législatives projetées, tant économique et social qu'environnemental ».*

#### **1. L'évaluation des projets publics prendra systématiquement en compte les impacts sur l'environnement, notamment au regard des émissions de gaz à effet de serre.**

Les méthodes d'analyse socio-économique des décisions d'infrastructure intègrent déjà les impacts en termes de gaz à effet de serre. Il s'agit d'aller plus loin en prévoyant que **tous les grands projets publics, toutes les décisions publiques seront désormais arrêtées en mesurant leur coût pour le climat, leur « coût en carbone » ainsi que leur coût pour la biodiversité.** En particulier, toutes les décisions qui entraîneraient des dommages environnementaux devront être dûment justifiées en apportant notamment la preuve qu'aucune autre solution n'était envisageable à un coût raisonnable. **Cette nouvelle méthode d'évaluation sera favorisée,** s'agissant des grands projets d'infrastructure publique, **par la participation active de tous les acteurs concernés.**

Ce travail a déjà débuté : à la demande du Ministre d'Etat, **le centre d'analyse stratégique a réalisé sous la présidence d'Alain QUINET un rapport sur la valeur tutélaire de la tonne de carbone.** Ce rapport recommande **de fixer à 100 € la tonne la valeur du CO2 en 2030.** Par ailleurs, des travaux sont également en cours dans le cadre du centre d'analyse stratégique pour valoriser les services rendus par les écosystèmes. Ils devraient aboutir d'ici la fin de l'année 2008.

#### **2. Les études d'impacts sociaux, économiques et environnementaux des projets de loi seront systématisées**

Malgré plusieurs tentatives visant à imposer l'élaboration d'une étude d'impact pour les projets de loi et les principaux projets de décret, le dispositif actuel est insuffisant : les études d'impact restent l'exception.

Afin de corriger cette situation, **l'Etat s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que tous les projets de loi soient présentés avec une étude préalable de l'impact économique, social et environnemental.**

## Article 42 - II

*« L'État veut promouvoir l'achat public respectueux de l'environnement par un recours croissant, dans les appels d'offres publics des administrations et services placés sous son autorité, aux critères environnementaux et aux variantes environnementales.*

*L'État se donne pour objectifs :*

*a) Dès 2009, de n'acquérir en règle générale, s'agissant de véhicules particuliers neufs à l'usage des administrations civiles de l'État, que des véhicules éligibles au « bonus écologique » ;*

*b) À compter de 2010, de n'acheter que du bois certifié ou issu de forêts gérées de manière durable ;*

*c) D'ici 2012, de réduire la consommation de papier de ses administrations de 50 % et à cette date, d'utiliser exclusivement du papier recyclé ou, à défaut, issu de forêts gérées de manière durable ;*

*d) De recourir, pour l'approvisionnement de ses services de restauration collective, à des produits biologiques pour une part représentant 15 % des commandes en 2010 et 20 % en 2012, ainsi qu'à des produits saisonniers et produits dits « à faible impact environnemental » eu égard à leurs conditions de production et de distribution, pour une part identique.*

*Les administrations de l'État entreprendront au plus tard en 2009 un bilan de leurs consommations d'énergie et de leurs émissions de gaz à effet de serre et engageront un plan pour améliorer leur efficacité énergétique, qui prendra en compte les objectifs fixés pour les bâtiments de l'État par le I de l'article 5, avec un objectif d'amélioration de 20 % en 2015 ».*

**La gestion des administrations publiques doit être volontariste en matière de développement durable.** Il est inconcevable que l'Etat prétende imposer aux acteurs privés des comportements vertueux dont il se serait lui-même affranchi. Au-delà, **un Etat exemplaire dans le domaine de la responsabilité écologique ouvrira des marchés pour les activités pro-actives et exercera une forte incitation sur l'ensemble des établissements publics, les collectivités locales, les entreprises et les ménages, sans omettre bien entendu le fait que ces acteurs comptent eux-mêmes dans leurs rangs des pionniers de longue date.**

### **1. Le Code des marchés publics intègre en partie la préoccupation du développement durable**

Le Code des marchés publics prévoit déjà que les offres des candidats à un marché soient évaluées en fonction de critères de développement durable.

La mise en œuvre pratique de ces dispositions est toutefois parfois délicate, et ne produit pas tous les effets espérés.

## 2. L'Etat doit montrer l'exemple pour aller plus loin dans cette voie

**Les conclusions du Grenelle invitent à intégrer la question du développement durable dès la phase de définition du besoin. Le projet de loi reprend ce principe pour quatre familles de produits : les véhicules, le bois, le papier et l'alimentation.**

Cette démarche sera **élargie à une vingtaine de familles de produit** (dont les déplacements, le textile, le matériel informatique, le mobilier etc..) et permettra d'infléchir la politique d'achats de l'Etat. Une circulaire du Premier ministre adressée à l'ensemble des Ministres est en cours de préparation sur ce point.

## 3. Les « bilans carbone » des administrations seront généralisés afin d'améliorer leur efficacité énergétique

Les administrations ont déjà engagé leurs bilans carbone (étude des émissions de gaz à effet de serre par origine : déplacements, bâtiments, achats etc..) : tous les ministères auront effectué ce bilan a minima pour leur site principal à l'été 2008.

Ces bilans permettront à chaque administration de déterminer ses priorités d'actions pour atteindre un objectif d'amélioration de 20% en 2015 de leur efficacité énergétique. Les principaux chantiers concernent les déplacements et les bâtiments.

### **Article 42 - III**

*« Le Gouvernement présentera au Parlement une évaluation de l'impact environnemental des aides publiques à caractère budgétaire ou fiscal. Les aides publiques seront progressivement revues de façon à s'assurer qu'elles n'incitent pas aux atteintes à l'environnement.*

*L'État veillera à ce que les programmes d'aide au développement qu'il finance et auxquels il participe soient respectueux de l'environnement des pays bénéficiaires et soucieux de la préservation de leur biodiversité et pour partie spécifiquement dédiés à ces finalités. Il intégrera l'objectif d'adaptation au changement climatique à la politique française de coopération ».*

**Des dispositifs d'aides publiques peuvent avoir un effet dommageable sur l'environnement, notamment s'ils incitent directement ou indirectement, à consommer des produits fossiles ou à dégrader des espaces.**

**Ces dispositifs sont souvent connus, mais aucun travail récent de bilan global n'a été réalisé pour identifier les coûts et bénéfices tant environnementaux qu'économiques de ces dispositions** (taux réduit de TIPP applicable au fioul domestique utilisé comme carburant diesel, exonération de TIPP pour le carburacteur, dispositions avantageant la consommation d'espaces naturels,...).

La protection de l'environnement et de la biodiversité est une des six stratégies sectorielles arrêtées par le Comité interministériel pour la coopération internationale et le développement dans le cadre de la contribution française à la réalisation des Objectifs du Millénaire. Le projet de loi prévoit que **les projets d'aide publique au développement soient compatibles avec les objectifs internationaux auxquels la France a souscrits en matière de développement durable et de lutte contre le changement climatique.**

#### **Article 42 - IV**

*« L'État s'attachera à ce que d'ici 2012, les formations initiales et continues dispensées à ses agents comportent des enseignements consacrés au développement durable et à la prévention des risques sanitaires et sociaux adaptés aux fonctions et responsabilités auxquelles préparent ces formations ».*

**La formation au développement durable est un facteur clef du changement de pratiques des agents de l'Etat.** Des formations adaptées seront mises en œuvre, tant au titre de la formation initiale que pour la formation continue.

#### **Article 42 - V**

*« L'État se fixe pour objectif de disposer en 2010 des indicateurs du développement durable à l'échelle nationale tels qu'ils figureront dans la stratégie nationale de développement durable et organisera à cet effet avant la fin de l'année 2009 une conférence nationale réunissant les cinq parties prenantes au Grenelle de l'environnement. Le suivi de ces indicateurs sera rendu public et présenté au Parlement chaque année à compter de 2011.*

*L'État se fixe également pour objectif de disposer d'indicateurs permettant la valorisation, dans la comptabilité nationale, des biens publics environnementaux d'ici 2010 ».*

**La stratégie nationale de développement durable comporte déjà une douzaine d'indicateurs de développement durable** (émissions totales de gaz à effet de serre, quantité de déchets collectés, indice d'abondance des populations d'oiseaux par exemple).

**La stratégie nationale de développement durable va être amenée à évoluer dans les prochains mois : les indicateurs de suivi devront donc évoluer dans le même sens.** Un mécanisme de rapport annuel au Parlement permettra de donner une publicité forte auprès du grand public sur le suivi de la situation de la France au regard des enjeux du développement durable.

**Le Président de la République a par ailleurs confié au Prix Nobel d'Economie, M. Joseph STIGLITZ, la présidence d'un comité d'experts internationaux chargé de réfléchir aux limites du Produit National Brut (PNB) comme critère de mesure de la performance économique et du bien être. Ce groupe d'experts de haut niveau, parmi lesquels le Prix Nobel Amartya SEN, doit réfléchir à la mise en place de nouveaux indicateurs du développement de nos sociétés,** les indicateurs classiques, issus de la comptabilité nationale, ne suffisant pas à traduire l'évolution de la qualité de vie des Français.

## FICHE N°27 : INSTITUTIONS et ACTEURS

### Article 43

#### Article 43

*« Construire une nouvelle économie conciliant protection de l'environnement, progrès social et croissance économique exige de nouvelles formes de gouvernance, favorisant la mobilisation de la société par la médiation et la concertation.*

*Les associations et fondations oeuvrant pour l'environnement bénéficieront d'un régime nouveau de droits et obligations lorsqu'elles remplissent des critères, notamment de représentativité ainsi que de compétence et d'expertise dans leur domaine d'activité, critères qui feront l'objet d'une concertation avec les parties prenantes au Grenelle de l'environnement.*

*Les instances nationales et locales qui ont ou se verront reconnaître une compétence consultative en matière environnementale seront réformées tant dans leurs attributions que dans leur dénomination et leur composition afin d'assumer au mieux cette mission.*

*Les instances publiques ayant un rôle important d'observation, d'expertise, de recherche, d'évaluation et de concertation en matière environnementale associeront les parties prenantes au Grenelle de l'environnement et auront une approche multidisciplinaire ».*

**L'amélioration du fonctionnement de la démocratie écologique voulue par le Grenelle de l'environnement implique de doter les acteurs environnementaux de la société civile d'un régime juridique associant droits et devoirs, et de réformer les institutions appelées à traiter de questions environnementales.**

Ainsi, il s'agira de **reconnaître ces acteurs environnementaux** amenés à siéger dans des instances de concertation sur les politiques de développement durable : cette reconnaissance doit se fonder sur **des critères de représentativité clairs et adaptés aux différentes catégories d'acteurs environnementaux** (grandes associations de protection de l'environnement, grandes associations d'usagers de la nature, fondations reconnues d'utilité publique pour la protection de l'environnement et associations spécialisées).

**Leur participation au Conseil Economique et Social, aux Conseils Economiques et Sociaux Régionaux ainsi qu'à une commission départementale renouvée sur la base du Comité départemental de l'environnement des risques sanitaires et technologiques (CODERST), pour traiter non seulement des dossiers mais aussi des politiques, sera ainsi le fait d'acteurs légitimes et représentatifs.**



## FICHE N°28 : Les COLLECTIVITES LOCALES : intégration du développement durable

### Article 44

#### Article 44

*« Les collectivités territoriales et leurs groupements sont des acteurs essentiels de l'environnement et du développement durable et ont des rôles complémentaires, tant stratégiques qu'opérationnels.*

*La cohérence de leurs actions en ces matières sera favorisée par la concertation au sein d'une instance nationale consultative réunissant les associations d'élus des différentes collectivités, qui sera associée à l'élaboration de la stratégie nationale du développement durable et à sa mise en œuvre. Une instance similaire pourra être instituée au niveau régional.*

*L'Etat favorisera la généralisation des bilans en émissions de gaz à effet de serre et, au-delà des objectifs fixés par l'article 8, celle des plans climat énergie territoriaux des collectivités territoriales et de leurs groupements, en cohérence avec les « Agendas 21 » locaux. Il pourra utiliser les « Agendas 21 » locaux comme outil de contractualisation avec les collectivités territoriales.*

*L'Etat étendra progressivement l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, participera à la diffusion des expérimentations locales en matière de développement durable et encouragera l'articulation étroite des politiques de transport et des projets d'urbanisme.*

*L'Etat étudiera, en concertation avec les collectivités territoriales, des possibilités nouvelles d'attribution de concours aux collectivités qui contribuent de façon significative à la réalisation d'objectifs de nature environnementale ».*

#### **A propos des agendas 21 locaux**

- 1. Les agendas 21 locaux sont des programmes d'actions que décident et mettent en œuvre les collectivités territoriales, quelle que soit leur échelle, en référence avec l' « Agenda 21 » décidé à Rio en 1992.** Le chapitre 28 de cet Agenda 21 précise en effet que les objectifs ambitieux du développement durable ne pourront pas être mis en œuvre sans la participation active de toutes les autorités locales. Celles-ci sont invitées à associer les populations à la définition et à la mise en œuvre de ces plans d'action locaux.
- 2. La Stratégie nationale de développement durable 2003-2008 fixe un objectif de 500 agendas 21 locaux en 5 ans.** Pour suivre le résultat de cet objectif, un cadre de référence national précisant les enjeux et les éléments de démarche d'un agenda 21 local a été défini. Il a été adopté en réunion interministérielle en juillet 2006. **Au 1<sup>er</sup> janvier 2008, on estime à 400 le nombre de démarches engagées, et au 1<sup>er</sup> juillet 2008, sans doute un triplement de ce nombre suite aux élections municipales et cantonales.**

3. Le principe d'un agenda 21 local est **d'engager progressivement la collectivité dans la voie du développement durable**, ce qui l'amène à réviser toutes ses politiques dans ce sens, et à articuler les différents outils de planification dont elle se dote avec l'agenda 21. **A ce titre, le plan climat territorial a vocation à être conçu et développé en articulation étroite avec l'agenda 21 local, lorsque celui-ci existe ou est en cours d'élaboration.**
  
4. **Le cadre national de référence des agendas 21 locaux, construit en concertation avec les collectivités locales, cible les enjeux majeurs du développement durable au niveau national** (changement climatique ; biodiversité, milieu et ressources ; épanouissement des personnes ; cohésion sociale ; production et consommation responsables) ; **il est donc proposé qu'il constitue un outil de contractualisation privilégié entre l'Etat et la collectivité.** Il sera nécessaire de **préciser les indicateurs qui permettront le suivi précis des résultats obtenus, en cohérence avec le contexte et l'échelle de chaque territoire.**



**FICHE N°29 : Le principe de TRANSPARENCE ENVIRONNEMENTALE :  
Information, enquête, débat et expertise publics**

Article 45

**Article 45**

*« L'Etat développera la production et la collecte d'informations sur l'environnement et les organisera de façon à en garantir l'accès.*

*Les procédures d'enquêtes publiques seront réformées pour assurer une meilleure participation du public et une simplification du dispositif.*

*La procédure du débat public sera rénovée afin d'en élargir le champ d'application, d'augmenter les possibilités de saisine, d'y inclure la présentation des alternatives et d'organiser la phase postérieure du débat public.*

*L'expertise publique en matière d'environnement et de développement durable et l'alerte environnementale seront réorganisées dans un cadre national multidisciplinaire et pluraliste, associant toutes les parties prenantes au Grenelle de l'environnement.*

*La possibilité de saisir certaines agences d'expertise, dont bénéficient les associations agréées, sera élargie à d'autres agences et étendue à d'autres acteurs et organismes.*

*Les moyens de garantir la transparence et la déontologie des expertises et la résolution par la médiation des conflits relatifs aux expertises et à l'alerte environnementales, notamment par la création d'instances ad hoc, seront mis en œuvre à l'issue d'une phase d'études et de propositions ».*

**1. Il ne peut y avoir de politiques éclairées sans données et observations sur l'état de l'environnement et les pressions qu'il subit.**

Le recueil de cette information, l'accès du public à celle-ci, et les obligations de mise à disposition par les acteurs publics et privés des données qu'ils détiennent, constituent des éléments déterminants pour la gouvernance écologique.

**Le principe de transparence environnementale est ainsi affirmé.**

**2. La rénovation des enquêtes publiques**

**Le droit des enquêtes publiques présente actuellement une complexité importante,** due au fait que les différents textes qui prévoient des enquêtes créent souvent un régime spécifique pour l'enquête qu'ils imposent, au lieu de se limiter à un renvoi aux dispositions générales types régissant cette procédure.

Aussi, il convient de **mettre un terme à la multiplicité des types d'enquêtes régies par des dispositions propres, en regroupant les enquêtes publiques en deux catégories principales :**

- **l'enquête à finalité principalement environnementale régie par le code de l'environnement,**
- **l'enquête d'utilité publique classique régie par le code de l'expropriation, conçue essentiellement comme garantie du droit de propriété.**

Une réforme des enquêtes publiques doit également avoir **pour but d'améliorer la participation du public**, en conformité avec les textes communautaires (directive 85/337/CE du 27 juin 1985 modifiée par la directive 2003/35 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement) et internationaux (convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement).

### **3. L'amélioration du fonctionnement de la CNDP**

La création de la CNDP par la loi n°95-12 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a eu pour objectif de combler les lacunes en matière de participation du public dans l'élaboration de projets touchant à l'environnement, en prévoyant l'organisation d'un débat public par une instance indépendante en amont de l'enquête publique. La loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité est venue renforcer ce dispositif en érigeant la CNDP en autorité administrative indépendante, et en posant le principe d'une participation du public à un stade précoce du processus décisionnel et tout au long de l'élaboration du projet.

Malgré l'abaissement des seuils de saisine de la CNDP, **le nombre de débats publics reste assez limité, et l'association du public à l'issue du débat mérite d'être renforcée.** Plusieurs objectifs doivent être poursuivis pour améliorer le fonctionnement de cet outil essentiel de participation du public et des acteurs de la société civile en amont de la décision :

- **élargir la liste des institutions susceptibles de saisir la CNDP**, notamment les collectivités territoriales et les instances représentatives de la société civile ;
- **élargir le champ d'application du débat public** (création d'incinérateurs, élaboration des grands schémas directeurs...), et **développer la faculté d'organiser des débats sur des orientations générales en matière d'aménagement ou d'environnement ;**
- **renforcer la gouvernance de l'après-débat**, entre le débat public et l'enquête publique, afin d'améliorer les conditions de prise en considération des conclusions du débat public.

## FICHE N°30 : RESPONSABILITE SOCIALE et ENVIRONNEMENTALE des ENTREPRISES

### Article 46

#### Article 46, alinéa 1

« La qualité des informations sur la manière dont les sociétés prennent en compte les conséquences sociales et environnementales de leur activité et l'accès à ces informations constituent des conditions essentielles de la bonne gouvernance des entreprises. Le gouvernement étudiera, en associant les autres parties prenantes au Grenelle de l'environnement, les conditions dans lesquelles l'obligation de faire figurer dans un rapport destiné à l'assemblée générale des actionnaires ces informations environnementales et sociales :

a) Pourrait être étendue à d'autres entreprises, en fonction de seuils atteints par le chiffre d'affaires, le total de bilan ou les effectifs salariés, y compris celles dans lesquelles l'État détient directement ou indirectement une participation majoritaire ;

b) Pourrait inclure l'activité des filiales de toutes les entreprises soumises à cette obligation ;

c) Pourrait comprendre des informations relatives à la contribution de l'entreprise au développement durable ».

#### **L'obligation d'introduire dans les rapports annuels des informations relatives aux politiques de développement durable**

Celle-ci est limitée aujourd'hui aux entreprises cotées à la bourse de Paris sur le marché réglementé depuis la loi relative aux nouvelles régulations économiques de 2001. Ainsi, échappent à cette obligation de nombreuses grandes entreprises.

Conformément aux conclusions du Grenelle, il est proposé de réformer ce dispositif selon les grandes lignes suivantes :

- **élargir la liste des obligés à toutes les entreprises dont le total du bilan annuel est supérieur à 43 M€ et dont les effectifs salariés dépassent 300 personnes** (ces seuils excluent les PME)
- **fournir des informations sur les risques environnementaux, sociaux et de gouvernance sur le périmètre de l'entreprise, de ses filiales et des sociétés contrôlées ;**
- **adopter un système équivalent pour les établissements publics**

Le rapport de gestion adressé par le conseil d'administration aux actionnaires pourrait également être l'occasion **d'informer ces derniers sur les actions de l'entreprise pour réduire son impact environnemental et sur sa stratégie en matière d'adaptation aux enjeux environnementaux.**

#### Article 46, alinéa 2

Le Gouvernement « étudiera également la possibilité d'inclure dans les plans de formation des entreprises soumises à cette obligation des modules consacrés au développement durable et à la prévention des risques ».

## ***La formation aux thèmes environnementaux dans le cadre de l'entreprise***

La formation aux thèmes environnementaux dans le cadre de l'entreprise est nécessaire pour **sensibiliser les salariés au respect de l'environnement dans le cadre professionnel mais aussi afin de promouvoir de façon générale des gestes éco-citoyens**. Ce qui pourrait être envisagé serait que **chaque entreprise précise la place que les thèmes environnementaux ont occupé dans leurs plans de formations**.

### **Article 46, alinéa 3**

*« Le Gouvernement engagera une procédure de consultation, de concertation et de négociation sur la possibilité d'ajouter aux attributions des institutions représentatives du personnel une mission en matière de développement durable, d'étendre la procédure d'alerte professionnelle interne à l'entreprise aux risques d'atteinte à l'environnement et à la santé publique et de faire définir par les branches professionnelles des indicateurs sociaux et environnementaux adaptés à leurs spécificités ».*

### ***Le rôle des institutions représentatives du personnel***

- La mise en œuvre des engagements du Grenelle concernant le rôle des institutions représentatives du personnel s'inscrit dans le cadre des relations entre partenaires sociaux. La loi n° 2007-130 du 31 janvier 2007 relative à la modernisation du dialogue social prévoit une consultation obligatoire de partenaires sociaux préalablement à toute modification du droit du travail.
- Actuellement, **les attributions économiques et professionnelles du comité d'entreprise concernent trois grands domaines : l'organisation de l'entreprise (juridique, économique), la recherche et le développement technologique (introduction de nouvelles technologies) et la gestion du personnel (organisation du travail, congés, GPEC, restructurations, formation professionnelle...)**.
- Le projet de loi prévoit de **préciser la mission du comité d'entreprise et du CHSCT dans le domaine du développement durable**.
- S'agissant de la procédure d'alerte professionnelle interne à l'entreprise, **l'objectif est d'encourager le lanceur d'alerte potentiel, de le protéger et d'entraîner une procédure susceptible de bénéficier à l'intérêt général**. Il existe déjà pour un certain nombre de salariés (délégués du personnel, représentant du personnel au CHSCT...) le droit de lancer une alerte interne à l'entreprise. **Créer un dispositif d'alerte professionnelle consisterait à organiser les modalités selon lesquelles les salariés, ou toute autre personne exerçant une activité dans l'entreprise, peuvent signaler au chef d'entreprise ou à d'autres personnes désignées à cet effet, des problèmes pouvant sérieusement affecter son activité ou engager gravement sa responsabilité**.

#### **Article 46, alinéa 4**

« Le Gouvernement poursuivra son action pour la mise en place, lorsqu'existe une entreprise à fort impact environnemental, d'instances de dialogue réunissant localement les parties prenantes au Grenelle de l'environnement et les autres acteurs intéressés, notamment les riverains du site ».

- **La relation avec les parties prenantes est un moyen offert aux entreprises pour identifier les opportunités et les risques en matière de développement durable.** Des initiatives volontaires se développent depuis quelques années et l'engagement du Grenelle n°199 suggère de généraliser cette pratique.
- Il est difficile de donner une forme juridique uniformisée à ce type de pratique qui existe déjà pour les installations classées (CLIC et CLIS).

#### **Article 46, alinéa 5**

« L'État appuiera la création, pour les entreprises de toute taille, de labels attestant la qualité de leur gestion dans les domaines environnementaux et sociaux et leur contribution à la protection de l'environnement et la mise en place d'un mécanisme d'accréditation des organismes certificateurs indépendants chargés de les attribuer. Il soutiendra de la façon la plus appropriée, y compris fiscale, les petites et moyennes entreprises qui s'engageront dans la voie de la certification environnementale ».

#### ***Labels et certifications environnementales***

Afin d'encourager les comportements vertueux des entreprises, et notamment des PME, vis-à-vis de leurs clients et du public, il est indispensable de **reconnaitre – via des labels et des certifications environnementales incontestables – les efforts particuliers que certaines entreprises réalisent en faveur d'une gestion éco-responsable et de la protection de l'environnement.**

#### **Article 46, alinéa 6**

« L'État aidera les employeurs implantés dans une zone d'activité qui se grouperont afin d'avoir une gestion environnementale de cette zone en association avec les collectivités territoriales volontaires et de façon contractuelle ».

**Le projet de loi prévoit de mettre à disposition des collectivités territoriales, un moyen d'apporter aux zones d'activités, des compétences environnementales facilement mobilisables par les différents acteurs.** Par exemple, la mutualisation d'un salarié « responsable environnemental » au niveau d'une zone d'activité rend accessible à des PME des compétences qu'elles ne peuvent pas s'offrir chacune de leur côté. Le responsable environnement mettrait en œuvre un projet de gestion collective de la zone. Enfin il pourrait participer à l'organisation d'une conférence annuelle entre les entreprises de la ZA concernée et les parties prenantes.

### Article 46, alinéa 7

« L'investissement socialement responsable sera encouragé par des mécanismes incitatifs et des campagnes d'information ».

- Des dispositions législatives existent pour que certaines catégories précises de gestionnaires soient invitées à prendre en compte, de manière volontaire, des critères non-financiers dans la gestion des actifs et à rendre compte de leur politique de gestion dans leur rapport annuel.
- **Obliger les gestionnaires de fonds à expliquer leur prise en compte du développement durable est un levier majeur pour stimuler et donner de l'importance à l'Investissement socialement responsable. Il s'agit d'inviter à la transparence, non de contraindre les politiques d'investissement (règle « comply or explain »).**

### Article 46, alinéa 8

« La France proposera l'introduction au niveau communautaire du principe de la reconnaissance de la responsabilité des sociétés mères à l'égard de leurs filiales en cas d'atteinte grave à l'environnement et elle soutiendra cette orientation au niveau international ».

En termes de réparation des dommages causés à l'environnement, **le droit actuel s'appuie sur la responsabilité première de l'exploitant en application directe du principe pollueur payeur**. Lorsque cet exploitant n'est plus en mesure de respecter l'obligation qui lui est faite de réparer le dommage, à la suite par exemple d'une liquidation judiciaire pour insuffisance d'actifs, la responsabilité de la maison mère doit pouvoir être recherchée pour venir au droit de sa filiale et procéder en lieu et place de cette dernière aux mesures nécessaires à la réparation du dommage, ou la suppléer si celle-ci ne peut effectuer qu'une partie des travaux.

**Si le système actuel permet, dans certains cas particuliers, de mettre en cause la maison mère, la preuve de l'implication de la maison mère est toujours difficile et longue à mettre en œuvre** : un délai de 10 ans est souvent un minimum pour ce type de procédure. Pendant le déroulement de celle-ci, dont l'issue n'est jamais certaine, les terrains concernés ne sont pas réhabilités et présentent des risques, par exemple pour la nappe phréatique. Cela retarde par ailleurs le réemploi de ces terrains pour un développement économique et urbain.

En cas de défaillance de la filiale, la possibilité explicite et rapide d'impliquer la maison mère lorsqu'il apparaît que des fautes ont été commises serait un point important de progrès, de même que le fait d'encourager les démarches volontaires de la part des entreprises responsables.

**Les risques juridiques et économiques liés à la responsabilité des sociétés-mères sont importants et les réflexions ne peuvent être conduites dans une logique purement nationale**. La responsabilité doit pouvoir être recherchée au-delà des frontières du territoire français et inversement, ce qui ne peut se mettre en place que dans un cadre supra-national.

### **Article 46, alinéa 9**

*« Elle appuiera l'introduction de critères environnementaux, notamment ceux relatifs à la biodiversité, dans les actions des institutions financières, économiques et commerciales internationales ».*

**Des critères environnementaux existent déjà dans les règles d'attribution des aides bilatérales et dans les règles applicables aux aides accordées par les grandes institutions financières internationales.** Ces critères nécessitent d'être renforcés et étayés notamment sur le sujet de la biodiversité.





## FICHE N°31 : CONSOMMATION DURABLE

### Article 47

#### **Article 47, alinéas 1 et 2**

*« Les consommateurs doivent pouvoir disposer d'une information environnementale sincère, objective et complète sur les produits qui leur sont proposés et se voir proposer des produits respectueux de l'environnement à des prix attractifs.*

*La mention des impacts environnementaux des produits et des offres de prestation de services à côté de l'affichage de leur prix sera progressivement développée, tout comme l'affichage et la mise à disposition, sur les lieux et sites de vente, de leur traçabilité et des conditions sociales de leur production ».*

#### ***L'information des consommateurs***

- **L'information donnée aux consommateurs sur les caractéristiques environnementales des produits** (en englobant les trois phases du cycle de vie : production, consommation et fin de vie-recyclage) **est un préalable essentiel aux changements de comportement de consommation.**
- Les consommateurs accepteront de modifier leurs comportements si on met à leur disposition **des produits de substitution dont les prix sont abordables, respectant la logique selon laquelle un produit qui dégrade le patrimoine public environnemental doit être plus cher qu'un produit qui évite à la collectivité d'avoir à le réparer.** Le bonus écologique est une façon de **faire baisser les prix relatifs des biens les plus respectueux de l'environnement grâce à l'intervention de l'Etat.**
- **La première étape de l'information du consommateur est celle de l'étiquetage environnemental du produit ou de l'affichage sur le lieu de vente :** la grande distribution a signé une charte pour s'engager à la réalisation de l'étiquetage de 300 produits ; deux grandes surfaces (Casino et Leclerc) ont lancé une expérimentation d'étiquetage « carbone » des produits de marque distributeur ; un établissement bancaire (Caisses d'Epargne) a lancé également un étiquetage « développement durable » (sécurité, responsabilité et effet de serre) des produits d'épargne qu'il distribue.

### **Article 47, alinéa 3**

*« Des campagnes publiques d'information sur la consommation durable seront organisées. L'État veillera à ce que les chaînes de télévision et les radios publiques prennent en compte les enjeux de développement durable et de protection de l'environnement, notamment par la modification des cahiers des charges ».*

#### ***Campagnes publiques d'information sur la consommation durable***

- Des campagnes sont déjà organisées sur le thème de la consommation d'énergie et du traitement des déchets, notamment par l'ADEME.
- **Un accroissement des moyens consacrés à ces campagnes de communication est nécessaire pour sensibiliser les consommateurs aux bénéfices qu'ils peuvent retirer de la consommation durable.**
- **Les cahiers des charges des télévisions publiques pourraient inciter ces chaînes à développer des programmes de sensibilisation et de pédagogie.**

### **Article 47, alinéa 4**

*« La régulation de la publicité par les professionnels sera développée après concertation entre ceux-ci et les associations de défense des consommateurs, de protection de l'environnement et d'éducation à l'environnement afin de mieux y intégrer le respect de l'environnement et le développement durable ».*

#### ***Secteur de la publicité***

Les professionnels de la publicité ont signé une charte avec le Ministre d'Etat afin de traduire cet engagement du Grenelle : **la régulation professionnelle du secteur a été profondément remaniée avec la création d'un conseil des parties prenantes qui permet d'associer ces dernières aux évolutions de la régulation, d'un conseil préalable de la nouvelle autorité sur toutes les campagnes de publicité utilisant des arguments environnementaux, et d'un conseil de l'éthique publicitaire chargé de rendre effectif le dispositif pour les cas litigieux.**

### **Article 47, alinéa 5**

*« L'État mettra en place des dispositifs incitatifs ayant pour objet d'accorder, pour des catégories spécifiques de produits, un avantage en termes de prix aux produits les plus respectueux de l'environnement financé par une taxation des produits portant le plus atteinte à l'environnement ».*

#### ***Bonus-malus***

- **Le bonus-malus est un mécanisme efficace pour orienter les comportements des acheteurs et inciter les producteurs à mettre sur le marché des produits de plus en plus respectueux de l'environnement.**

- Comme le montre l'exemple des voitures, les consommateurs réagissent au signal prix écologique : **les dispositifs incitatifs du type du bonus-malus ont un vrai effet sur la demande de produits éco-responsables.**

### **Article 47, alinéa 6**

*« La France soutiendra l'instauration par la Communauté européenne d'une TVA à taux réduit sur les produits ayant un faible impact sur le climat ou la biodiversité ».*

#### ***TVA à taux réduit sur les produits ayant un faible impact environnemental***

Il s'agit d'un engagement de campagne du Président de la République sur la base duquel une initiative diplomatique franco-britannique a été annoncée en juillet 2007. Cette initiative se place dans le contexte de la proposition de la Commission sur la refonte de la directive TVA et notamment sur les critères permettant de d'appliquer un taux réduit sur certains produits. **Le Président de la République a annoncé dans son intervention télévisée du 30 juin consacrée à la présidence française de l'Union européenne qu'il militerait pour un accord européen sur une TVA à 5,5% pour les voitures les plus propres et les bâtiments énergétiquement les plus performants.**



## FICHE N°32 : EDUCATION / FORMATION

### Article 48

#### Article 48, alinéa 1

*« L'éducation au développement durable est portée par toutes les disciplines et intégrée au fonctionnement quotidien des établissements scolaires. Elle contribue, à travers ses dimensions éthiques et sociales, à la formation citoyenne. »*

#### **Objectifs généraux**

- La complexité des enjeux écologiques et du développement durable et l'ampleur des adaptations et modifications qu'ils nécessitent dans les modes de vie, de consommation et de production exigent **qu'un important effort de formation généralisée des citoyens soit entrepris pour assurer le succès dans le temps des politiques à conduire.**
- **Le Grenelle a mis en évidence l'importance d'aller plus vite mais aussi de changer d'échelle dans la contribution de tous les processus et dispositifs d'éducation et de formation des citoyens**, à cet effort de diffusion et d'intégration des nouvelles connaissances et compétences requises, que ce soit en formation initiale ou supérieure, pour les plus jeunes, ou en formation professionnelle et continue pour les adultes et les décideurs.
- S'agissant de la formation initiale des élèves, celle-ci remplit une fonction essentielle dans l'évolution et l'adaptation progressive des générations suivantes en vue de leurs responsabilités à venir : citoyennes ou professionnelles, individuelles ou collectives.
- **L'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 48 rappelle l'intégration de ces nouvelles connaissances et compétences relatives à l'environnement et au développement durable dans le Socle Commun de connaissances et compétences** (décret 2006-830 du 11/07/06) qui fixe l'éducation de base citoyenne et les apprentissages fondamentaux requis pour tous les élèves, en fin de scolarité obligatoire.
- **Par extension, cet alinéa renforce l'obligation de prise en compte systématique dans tous les programmes disciplinaires de l'enseignement général primaire et secondaire, actuellement en cours de réformes.** Cette généralisation devant s'accompagner de formations initiales et continues pour les enseignants également renouvelées dans ce sens, condition impérative et levier essentiel de la démultiplication dans le système éducatif.
- De façon plus globale, cet alinéa affirme **l'obligation d'exemplarité de tous les établissements scolaires dans leur fonctionnement quotidien de vie scolaire et dans leur gestion générale afin de proposer à la « communauté éducative »** (personnels de direction, de gestion, enseignants, élèves, familles) **un espace opérationnel de mise en œuvre des changements requis par le développement durable.**

## **Article 48, alinéa 2**

« Dans les lycées agricoles, les enseignements relatifs à l'agronomie, à la diversité génétique, aux effets environnementaux des intrants, au fonctionnement des sols et aux exploitations à haute valeur environnementale seront renforcés. Les actions de ces lycées viseront particulièrement la généralisation rapide des méthodes d'exploitation respectueuses de l'environnement mises au point de façon expérimentale ».

### ***L'enseignement agricole***

- L'enseignement agricole concerne l'un des secteurs professionnels clés, identifié par le Grenelle, où doit être engagé sans délai **un programme ambitieux de rénovation des contenus d'enseignements et de formations qui permette aux agriculteurs de connaître et développer rapidement des pratiques agricoles durables et productives** (cf. article 28-c du projet de loi de programme Grenelle)
- Il s'agit en outre **d'engager très rapidement l'enseignement agricole et agronomique sur la voie de la généralisation et du transfert de pratiques de haute valeur environnementale** en s'appuyant notamment sur l'exemplarité des méthodes d'exploitation en cours dans les lycées agricoles.
- **Des opportunités de rénovation des formations agricoles sont actuellement ouvertes**, d'une part dans le cadre du chantier général de réforme du baccalauréat professionnel qui doit prendre effet à la rentrée 2009, et d'autre part dans le cadre des travaux de concertation en cours sous l'autorité du ministre de l'Agriculture et de la pêche pour l'élaboration du 5<sup>ème</sup> Schéma prévisionnel national des formations de l'enseignement agricole (2009-2013) .

## **Article 48, alinéa 3**

« Les établissements d'enseignement supérieur élaboreront, pour la rentrée 2009, un « Plan vert » pour les campus. Les universités et grandes écoles pourront solliciter une labellisation sur le fondement de critères de développement durable. »

### ***L'enseignement supérieur***

- **La mise en œuvre de stratégies d'amélioration continue pour l'exemplarité des pratiques est primordiale dans tous les établissements et organismes en responsabilité de formation.**
- La forte incitation, faite aux établissements d'enseignement supérieur dans cet alinéa, à élaborer un « plan vert » pour les campus à compter de la rentrée 2009, fait écho notamment aux objectifs fixés en matière de réduction des consommations d'énergie des bâtiments existants (cf. article 5 du projet de loi de programme).
- De façon plus large, **les établissements désignés par le ministère chargé de l'enseignement supérieur dans le cadre de l'Opération Campus devront fournir, au travers du « volet de rénovation immobilière » de leur projet, des réalisations exemplaires dans cet esprit.**
- Au-delà, **l'Etat veut encourager spécifiquement les initiatives volontaires des établissements d'enseignements supérieurs qui inscrivent leur politique de formation ainsi que leur gestion dans une démarche stratégique globale de**

**développement durable.** Un dispositif spécifique de labellisation sur critères sera élaboré en ce sens.

#### **Article 48, alinéa 4**

*« Les formations initiales et continues des membres des professions de santé et des professionnels de l'aménagement de l'espace comprendront des enseignements, adaptés aux métiers qu'ils concernent, relatifs aux enjeux de santé liés à l'environnement, à compter de la rentrée 2009 ».*

- Ainsi, par exemple, **une formation qualifiante en sécurité sanitaire des ingénieurs et techniciens sera progressivement mise en place.**
- Parallèlement **un module de formation de base santé-environnement sera inclus dans la formation initiale et continue des professionnels de santé** (par exemple : une quarantaine d'heures dans la formation des médecins).
- **Le dispositif existant de formation qualifiante (bac +5) en toxicologie, écotoxicologie et épidémiologie, sera renforcé** afin de pouvoir répondre, tant au niveau du secteur public que du secteur privé, aux besoins actuels (REACH, ...).
- **Un module de formation santé- environnement- confort mettant l'accent sur la sécurité sanitaire des bâtiments** (construction et exploitation des bâtiments, matériaux, qualité de l'air intérieur, application des règles de ventilation, acoustique,...) **sera inclus dans la formation des architectes et urbanistes et plus largement des acteurs de la construction.**
- Plus généralement, **le sujet de la santé environnementale sera intégré dans l'enseignement de toutes les professions de santé.**

#### **Article 48, alinéa 5**

*« Un institut dispensant des formations continues de très haut niveau en matière de développement durable aux décideurs publics et privés sera créé, qui pourra avoir des antennes régionales ».*

**Plusieurs instituts dispensent à l'heure actuelle des formations de cette nature sans pour autant répondre au cahier des charges attendu par l'alinéa** (nombre annuel de stagiaires ; niveau de responsabilité des stagiaires), dont .:

- l'IHEDATE (Institut des Hautes Etudes du Développement Durable et de l'Aménagement des Territoires en Europe), sous la tutelle de la DIACT
- le CHEEDD (Collège des Hautes Etudes de l'Environnement et du Développement Durable), association sans aucun financement public et reposant sur une convention avec l'INA-PG, Centrale Paris et ESCP-EAP.
- l'IFORE (Institut de formation à l'environnement), service à compétence nationale dépendant du MEEDDAT.

Une mission vient d'être confiée à Pierre Roussel, Président de l'Inspection générale de l'environnement (IGE), auquel il est demandé des propositions quant à ce que pourrait être et enseigner un futur IHEEDD. Son rapport est attendu pour mi-septembre 2008.

### **Article 48, alinéa 6**

*« Les outils de la formation tout au long de la vie seront mis en œuvre pour accompagner, à tout niveau de qualification, les transitions professionnelles liées à l'évolution vers un modèle de développement qui soit durable, en vue de développer les métiers et filières de l'environnement, de l'éco-conception et des analyses du cycle de vie des produits et la connaissance des écosystèmes ».*

- Le chantier actuellement ouvert, sous le pilotage du MINEIE, de la réforme de la formation professionnelle vise à « offrir la possibilité à chaque Français, à tout moment de sa vie professionnelle et en fonction des droits qu'il aura accumulés grâce à son travail, de suivre une formation pour lui permettre de changer de métier, de filière ou de qualification. »
- **Le droit individuel à la formation (DIF), la validation des acquis de l'expérience comme les plans annuels de formation et les dispositifs d'adaptation à l'emploi seront mobilisés en concertation avec les partenaires sociaux et les Régions pour introduire en sus des compétences « cœur de métier » les compétences nouvelles requises par les enjeux du développement durable.**
- De façon plus large, **une réflexion doit s'engager avec les branches professionnelles de la construction comme des secteurs de production pour le développement de formations intégrant les préoccupations environnementales et les principes d'éco-conception.**
- En ce sens, **l'Etat doit veiller à faire évoluer rapidement les compétences attestées par les référentiels de certifications professionnelles qu'ils s'agissent de ceux qui relèvent de la responsabilité de ministères certificateurs ou bien de ceux relevant du processus de reconnaissance par l'enregistrement au Répertoire National des Certifications Professionnelles** (certifications créées par les branches professionnelles et organismes consulaires ou privés)



## FICHE N°33 : OUTRE-MER

Articles 49 et 50

### Article 49, alinéa 1

*« Les départements, les régions et l'ensemble des collectivités d'outre-mer sont appelés à jouer un rôle essentiel dans la politique de la Nation en faveur du développement durable et de l'écodéveloppement, au sein de leurs différentes aires géographiques. La politique ultramarine de l'Etat placera au premier rang de ses priorités le développement durable des départements, des régions et des collectivités d'outre-mer, en prenant en compte leurs spécificités environnementales, énergétiques et économiques ».*

**L'Outre-mer contribue pour une part importante à la position privilégiée de la France sur la scène internationale au regard des enjeux environnementaux. La richesse de ses terres ou de ses eaux permet à la France de siéger dans la quasi-totalité des instances internationales de préservation de l'environnement et de porter son message. En effet, l'Outre-mer représente l'essentiel de la biodiversité française, tant terrestre que marine.**

En revanche, les territoires ultramarins doivent faire face à tous les risques naturels connus plus étendus dans leurs occurrences qu'en métropole (cyclones, éruptions volcaniques, séismes, tsunamis, crues torrentielles, inondations, glissements de terrain), aux risques anthropiques liés à une densité de population élevée et à la compétition dans l'occupation de l'espace qui lui est associée, et certains d'entre eux pourraient être à brève échéance confrontés aux conséquences du changement climatique.

Ces territoires sont parfois très en retard en termes d'infrastructures concourant à la protection de l'environnement, comme la gestion des déchets et l'assainissement des eaux. Ces problématiques sont d'autant plus aiguës à résoudre que le caractère insulaire de la majorité des collectivités d'outre-mer réduit l'éventail des solutions possibles qui ne peuvent être mutualisées. Il en est de même pour la production d'énergie majoritairement axée sur les hydrocarbures qui génère un double inconvénient : rejets de gaz à effets de serre et multiplication des risques de pollution marine lors du ravitaillement des archipels.

L'Outre-mer possède de solides atouts dont l'existence de potentialités fortes dans le domaine des énergies ou des biotechnologies terrestres (végétaux) ou marines (algues, nodules) ou par leur situation géographique qui les prédisposent à devenir des laboratoires en grandeur réelle (biodiversité, risques). Ces potentialités se révéleront d'autant plus facilement qu'un effort particulier en matière de recherche sera consenti, notamment par la création de plusieurs pôles de compétitivité sur les thématiques biodiversité-développement durable et énergies en milieux insulaires

Ces constats conduisent à retenir **trois orientations majeures de protection de l'environnement dans le cadre d'un développement durable** :

- **la prise en compte des risques naturels majeurs** ; (traitée dans l'article 36 du projet de loi)
- **la protection et valorisation de la biodiversité,**
- **la réalisation d'infrastructures éco-durables** (en terme de production et de transport d'énergie, de traitement des déchets, de traitement des eaux...)

Ainsi, l'article 49 du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement vise à décliner les mesures qui seront prises de manière spécifique vers l'outre-mer.

Les principaux domaines stratégiques retenus pour les collectivités d'outre-mer sont les suivants : **l'énergie, les déchets, la gestion des ressources naturelles et de la biodiversité, les activités extractives, le domaine de l'eau, des pollutions et de la santé. Pour l'ensemble de ces thèmes, il est possible de dégager un certain nombre d'axes d'intervention, dont certains peuvent être communs à plusieurs d'entre eux, voire à tous.**

- **Gouvernance**
- **Evolution de la réglementation, y compris des moyens d'application de celle-ci (police de l'environnement)**
- **Adaptation de la fiscalité.**

#### **Article 49, alinéas 2, 3, 4 et 5**

*« Sans préjudice des objectifs qui concernent l'ensemble du territoire national, ni de ceux propres à l'outre-mer définis dans les titres I à V, cette ambition pour l'outre-mer poursuit, en outre, les orientations suivantes :*

**– dans le domaine de l'énergie :**

*parvenir à l'autonomie énergétique, en atteignant, dès 2020, un objectif de 30 % d'énergies renouvelables dans la consommation finale à Mayotte et de 50 % dans les autres collectivités ; développer un programme exemplaire visant l'autonomie énergétique à la Réunion, à l'horizon 2030 ; engager, dans le même temps, un programme de maîtrise des consommations, qui se traduira par l'adoption, dès 2012, d'un plan énergie-climat dans chaque collectivité ; adopter une réglementation thermique adaptée qui encourage la production d'eau chaude sanitaire solaire dans les bâtiments neufs et mobiliser les pôles de compétitivité concernés sur les enjeux énergétiques de l'outre-mer ;*

**– dans le domaine des déchets :**

*atteindre, d'ici 2020, une gestion intégrée exemplaire combinant recyclage et valorisation économique ;*

**– dans le domaine de la biodiversité et des ressources naturelles :**

*mettre en place des dispositifs de connaissance, de gestion intégrée et de protection des habitats et des espèces sauvages terrestres et marines, comparables aux dispositifs existant en métropole, lorsque ces derniers ne sont pas applicables ; valoriser les biotechnologies vertes et bleues ; inclure les plantes médicinales dans la pharmacopée française ; réaliser, d'ici 2010, un inventaire particulier de la biodiversité outre-mer permettant l'identification et la localisation des enjeux prioritaires, notamment en Guyane ;*

*mener des actions exemplaires en faveur des récifs coralliens ou des espaces et des aires marines protégées ;*

**– dans le domaine des activités extractives :**

*élaborer et adopter, dès 2009, en Guyane, un schéma minier qui garantisse un développement des activités extractives durable, respectueux de l'environnement et structurant sur le plan économique ; soutenir la démarche de valorisation durable de ses ressources minières engagée par la Nouvelle Calédonie au moyen de son schéma minier ;*

**– dans le domaine des pollutions et de la santé :**

*atteindre un bon état écologique de l'eau ; assurer la sécurité d'approvisionnement en eau potable et l'assainissement, d'ici 2015 ; engager, sans délai, un programme pour remédier à la pollution des sols par les substances dangereuses.*

*Pour atteindre ces objectifs, l'État pourra adapter les dispositions réglementaires, fiscales ou incitatives dans leur application à l'outre-mer.*

*Les objectifs définis au présent article valent pour les départements, les régions et les collectivités d'outre-mer régies par l'article 73 de la Constitution. Leur mise en oeuvre s'effectuera dans le respect de leurs organisations respectives ainsi que des procédures de consultation et de concertation prévues avec celles-ci.*

*L'État veillera à la cohérence de son action avec la Nouvelle-Calédonie et les collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution selon les orientations figurant au présent article ».*

## **1. Le domaine de l'énergie**

L'objectif stratégique est **l'autonomie énergétique des collectivités d'outre-mer par la maîtrise des consommations et le recours aux énergies renouvelables à hauteur de 50% de ces consommations à l'horizon 2020** (30 % à Mayotte).

Il est en effet nécessaire de **combiner efficacité énergétique et développement des énergies renouvelables afin de surmonter la dépendance des collectivités d'outre-mer par rapport aux énergies fossiles, source de pollution et de vulnérabilité économique.**

Outre les axes cités ci-dessus, d'autres axes d'intervention ont été identifiés :

- **Le soutien à la recherche et au développement**, notamment dans le domaine des filières énergétiques océaniques et dans celui des cultures énergétiques très productives, telles que la canne à sucre, ou la reconversion des terres polluées pour la production de biocarburants ; la création d'un pôle de compétitivité transverse à l'ensemble des collectivités serait à envisager.
- **L'encouragement à la maîtrise de la consommation** d'énergie dans les bâtiments (isolation, ventilation naturelle) et au développement des énergies renouvelables (géothermie, solaire), en visant l'exemplarité du secteur public,

**La concertation locale sur les grands choix de production énergétique et de maîtrise de la demande d'énergie sera améliorée, de même que le soutien à la recherche/développement, source de bénéfice économique futur.**

**Une réglementation thermique adéquate pour les DOM doit inciter les opérateurs du bâtiment et des travaux publics et de l'immobilier à opérer le choix de bâtiments respectueux d'une consommation énergétique efficiente.**

Enfin, **des mesures économiques et fiscales appropriées, favorables à l'environnement et défavorables aux activités « nocives »**, tout en restant globalement neutres pour les collectivités, sont susceptibles d'encourager le choix de modes énergétiques vertueux, des leviers fiscaux adaptés à l'outre-mer permettront, notamment dans le domaine de l'électricité, le choix de sources d'énergies renouvelables. La coopération régionale sur ce thème pourra être développée.

## **2. Le domaine des déchets**

**L'objectif stratégique est de parvenir à l'horizon 2020 à la résorption des déchets existants et à leur élimination, à la maîtrise de la production de déchets et à la mise en place des installations nécessaires pour optimiser les déchets produits par recyclage et valorisation énergétique de ces derniers.**

L'État se doit d'accompagner les efforts des collectivités locales dans le choix des sites de traitement, de reconversion ou d'utilisation des déchets, industriels ou ménagers.

**La question des déchets doit également comprendre la réduction des importations de produits générateurs de déchets avec (sur)taxation à l'importation voire interdiction d'importation de certains produits (en application du principe de responsabilité des importateurs et distributeurs).**

La coopération régionale, entre les territoires insulaires ou isolés, doit être encouragée pour permettre la mise en place de filières de collecte sélective, ce qui implique de faire évoluer la réglementation communautaire en matière de transport des déchets.

## **3. Le domaine de la gestion des ressources naturelles et de la biodiversité,**

L'objectif stratégique est la mise en œuvre des outils nécessaires à l'arrêt de la perte de biodiversité ultra-marine, à sa préservation et sa valorisation.

Pour ce faire, 5 axes d'actions ont été identifiés :

- **La mise en place d'un observatoire national du milieu marin** est une des mesures phares, pour la protection dynamique des ressources marines biologiques, minérales et énergétiques de nos grands espaces sous ZEE.
- **Le développement de la connaissance sur la biodiversité outre-mer est un impératif** ; des pôles de compétitivité ou d'excellence doivent focaliser cette recherche et constituer un modèle. ERANET BIOME constitue le moteur de cette recherche, une synergie des moyens de la recherche au niveau national et ultramarin sera systématiquement appuyée.

- **L'adaptation et le renforcement des outils existants en faveur de la biodiversité seront recherchés**, pour assurer la mise en oeuvre du plan d'action outre-mer de la Stratégie Nationale pour la biodiversité, comme l'application d'outils de types réseau Natura 2000 pour les départements d'outre-mer et certaines collectivités d'outre-mer, le renforcement de l'initiative IFRECOR pour les récifs coralliens.
- **L'action réglementaire et de programmation de l'Etat aura pour but de mettre en place une nouvelle politique entre l'Etat et les collectivités d'outre mer**, faisant de la biodiversité un axe stratégique du développement de ces territoires, appuyée en particulier par une réforme de l'affectation des fonds publics et de la fiscalité en faveur de la biodiversité. Il est nécessaire également de développer l'ensemble des moyens mis à disposition des collectivités et notamment la définition d'indicateurs adaptés au milieu tropical, pour qu'elles deviennent des pôles d'excellence environnementale et de développement durable
- **Le développement de la coopération régionale permettra de replacer les collectivités dans leur contexte biogéographique** (espèces envahissantes, IFRECOR, etc.). La création du sanctuaire marin des Caraïbes dans le cadre du CARSPAW sera un signe tangible de la volonté de la France.

#### **4. Le domaine des activités extractives**

**La mise en place d'un schéma de développement durable des activités extractives minières en Guyane doit permettre une meilleure prise en compte des espaces à forts enjeux de biodiversité, les mesures efficaces contre les activités extractives non autorisées ou les plus polluantes, la délivrance des titres miniers dans le respect de la gouvernance écologique locale.**

Un soutien aux initiatives déjà bien engagées de la Nouvelle Calédonie en la matière sera apporté, dans le respect des prérogatives de la collectivité.

#### **5. Le domaine de l'eau et des pollutions**

**L'objectif stratégique recherché est un bon état des eaux à l'horizon 2015, alors que doit être assurée l'autosuffisance de l'approvisionnement des populations d'outre-mer en eau potable.**

Pour y parvenir, deux axes d'intervention sont proposés :

- **La préservation de la ressource en eau implique une politique active de protection et d'utilisation des sources d'eau naturelle et des eaux propres à l'alimentation en eau potable.**
- **La protection contre les différents facteurs de pollution**, notamment dans l'utilisation des produits chimiques nécessaires à la protection sanitaire et phytosanitaire des productions agricoles, **nécessite la mise en place de plans d'action locaux**. Un plan renforcé de suivi des pesticides et des intrants chimiques utilisés par l'agriculture dans les DOM, pourra ainsi être mis en place, processus concerté avec l'ensemble des acteurs locaux (du scientifique en amont au consommateur à l'aval) impliqués par l'utilisation, le contrôle, la prévention des risques d'usage, la protection de l'environnement et de la santé humaine ; ce plan traitera en particulier du chlordécone aux Antilles : progression vers une agriculture

durable permettant un usage réduit et maîtrisé des produits phytosanitaires dans l'agriculture et l'aquaculture

## **6. Le domaine de la santé**

L'objectif stratégique défini est **la finalisation de plans-Santé dans les DOM, comprenant l'observation et la gestion des phénomènes concourant à l'apparition de maladies émergentes, la lutte contre les vecteurs de maladies tropicales transmissibles et/ou liées à la dégradation de l'environnement.**

### **Article 50**

*« Les dispositions de l'article 8 sont applicables à Mayotte. »*

Cet article permet la mise en application des dispositions de l'article 8 du projet de loi, relatif au renforcement du rôle des collectivités territoriales en matière de développement durable à la collectivité de Mayotte compte tenu de son statut particulier.