

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 janvier 2010

PROJET DE LOI DE FINANCES RECTIFICATIVE POUR 2010 - (n° 2239)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 116 Rect.

présenté par
M. Duron
et les membres du groupe Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

ARTICLE 6

État B

Mission « Écologie, développement et aménagement durables »

Modifier ainsi les ouvertures supplémentaires et annulations d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	Crédits supplémentaires ouverts		Crédits annulés	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transport	1 299 000 000	0	0	0
Urbanisme, paysages, eau et biodiversité	0	0	70 000 000	0
Météorologie	0	0	49 000 000	0
Prévention des risques	0	0	80 000 000	0
Énergie et après-mines	0	0	250 000 000	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer	0	0	850 000 000	0
Démonstrateurs et plateformes technologiques en énergies renouvelables et décarbonées en chimie verte	0	0	0	0

Transport et urbanisme durables	0	0	0	0
Véhicule du futur	0	0	0	0
TOTAUX	1 299 000 000	0	1 299 000 000	0
SOLDE		0		

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose d'affecter 1,299 milliard d'euros, inscrits dans les programmes respectifs n°113 « Urbanisme, paysages, eau et biodiversité », n° 174 "Énergie et après-mines", n°170 "Météorologie", n°181 "prévention des risques", n°217 "Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer", au programme n°203 « Infrastructures et services de transport ».

A la suite du rapport qu'il a publié en novembre dernier, avec son collègue M. Alain Gest, au nom de la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire sur les priorités à financer dans le cadre du grand emprunt, M. Duron souhaite rappeler ici les investissements d'avenir qu'il proposait.

Les ports du Havre et de Marseille souffrent aujourd'hui d'un déficit de compétitivité par rapport aux autres ports européens et tout particulièrement des ports du Nord de l'Europe. Or, ces ports sont entrés depuis plusieurs années dans une phase de congestion du trafic. Ce n'est pas encore le cas de deux principaux grands ports maritimes français.

Ces derniers ont donc une opportunité particulièrement intéressante de développer leur compétitivité. Pour cela, des investissements sont nécessaires et doivent être à la hauteur d'enjeux économiques, environnementaux et de création d'emplois.

Les dépenses proposées ici ont pour objectif d'améliorer deux aspects de la compétitivité des ports français: la **logistique** du traitement des conteneurs ainsi que le **pré et le post acheminement** et donc la **desserte multimodale** des ports français.

Ces deux objectifs s'inscrivent parfaitement dans la logique de "dépenses d'avenir" proposées par le Président de la République. Il s'agit d'investissements ayant pour objectif d'améliorer la compétitivité des ports français. En outre, ils permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre en encourageant le report du transport de marchandises de la route vers le rail ou le fluvial. Enfin, ces investissements seront de nature à créer un nombre conséquent d'emplois. Le rapport de MM. Duron et Gest estime le nombre d'emplois directs induits à plus de 2300.

Pour cela, il est indispensable de redonner au Port du Havre la possibilité de devenir le port de Paris face à la concurrence du port d'Anvers. Pour cela, M. Duron propose une série d'investissements sur la plate forme logistique comme sur la desserte ferroviaire et fluviale.

En ce qui concerne le port de Marseille, il est urgent d'en améliorer la desserte routière, puisque son accès est congestionné avant même la mise en service très prochaine de Fos 2XL. De la même manière, des investissements de nature à améliorer l'efficacité logistique ainsi que la desserte fluviale et ferroviaire sont indispensables.

Ces investissements sont résumés dans le tableau ci-dessous:

	Le Havre		Marseille		Total	
Conteneurs et logistique	Port 2000 et port aval	220	Fos 2XL et Fos 3XL	221	Terminaux conteneur	441
	Logistique	40	Logistique	35	Logistique	75
	Total:	260	Total	256	Total	516
Systèmes de massification des flux	Chantier multimodal	44	Désenclavement routier	51	Chantiers multimodaux	204
	Amélioration du transport multimodal existant	42	Bassin Ouest	156	Amélioration transport existant	177
	Grand canal du Havre	200	Bassin Est	124	Grands ouvrages	402
	Ecluse fluviale port 2000	166				
	Total	452	Total	331	Total	783
Total	712		587		1299	

En conséquence, il convient d'annuler 1 299 000 000 milliard d'euros de crédits de paiements et d'autorisations d'engagements dans les programmes mentionnés ci-dessus.

50 millions d'euros seraient annulés dans l'action n°1 « observation et prévision météorologique », du programme n° 170, 70 millions d'euros seraient annulés dans l'action n° 7 « gestion des milieux et biodiversité » du programme n° 113, 80 millions d'euros seraient annulés dans l'action n°01 « prévention des risques technologiques et des pollutions » du programme n° 181, 250 millions d'euros seraient annulés de l'action n°4 « gestion économique et sociale de l'après-mine » du programme n°174 et 850 millions d'euros seraient annulés dans les actions n°3 (150 millions d'euros), 7 (300 millions d'euros) et 13 (400 millions d'euros) du programme n°217.

En effet, ces programmes ont été « sur-dotés » au regard des objectifs assignés et des moyens nécessaires pour mener ces politiques. Cette justification est imposée par les règles de recevabilité financière en terme d'amendement parlementaire. Il n'est évidemment nullement question de supprimer des emplois ou les politiques précédemment citées.

Au regard de ces annulations de crédits, il convient donc d'affecter au sein du programme n°203, 51 millions d'euros à l'action n° 1 « développement des infrastructures routières », 732 millions d'euros à l'action n° 10 « infrastructures de transports collectifs et ferroviaires » et 516 millions d'euros à l'action n°11 « infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires » afin de permettre la réalisation des politiques et travaux précités .

Pour toutes ces raisons, il convient d'adopter le présent amendement.