



N° 1200

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 16 octobre 2008

## AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT  
ET DU TERRITOIRE SUR LE PROJET DE LOI **de finances pour 2009** (n° 1127),

TOME II

## ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES

VOLUME 2

### TRANSPORTS TERRESTRES

PAR M. MARTIAL SADDIER,

Député.

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I.— PRÉSENTATION DU PROJET DE BUDGET POUR 2009</b> .....	7
A.— PRÉSENTATION GÉNÉRALE .....	7
1. La hausse des crédits des transports terrestres, fluviaux et maritimes en 2009 .....	7
2. Les plafonds de dépenses pour la période 2009-2011 .....	7
B.— L'ÉVOLUTION DES CRÉDITS DES TRANSPORTS TERRESTRES .....	8
1. Le programme « Infrastructures et services de transport » .....	8
2. Les moyens de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).....	12
3. La mise en place de la « taxe poids lourds » .....	14
<b>II.— LES TRANSPORTS TERRESTRES ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE</b> .....	15
A.— L'ADOPTION EN PREMIÈRE LECTURE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU PROJET DE LOI RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT » .....	15
<i>a) Les orientations générales</i> .....	15
<i>b) Le transport des marchandises</i> .....	15
<i>c) Le transport des voyageurs</i> .....	17
<i>d) Les transports urbains et périurbains</i> .....	18
B.— LA VALORISATION DU MODE FERROVIAIRE .....	18
1. L'aménagement de lignes à grande vitesse .....	19
2. Les autoroutes ferroviaires.....	22
C.— LA VALORISATION DE LA VOIE FLUVIALE : L'EXEMPLE DU CANAL À GRAND GABARIT SEINE-NORD-EUROPE.....	23
D.— LA VALORISATION DE LA VOIE MARITIME : LE DÉVELOPPEMENT DES AUTOROUTES DE LA MER ET DES PORTS.....	25
E.— LES DIFFICULTÉS SPÉCIFIQUES DU FRET FERROVIAIRE.....	28
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	33



MESDAMES, MESSIEURS,

L'examen des moyens budgétaires alloués au secteur des transports routiers, ferroviaires et fluviaux pour 2009 prend place dans un contexte particulier, marqué à la fois par la marche vers une logique de développement durable du secteur des transports et par l'évolution de la situation économique mondiale, caractérisée par un accroissement rapide du prix de l'énergie et des matières premières.

Après une présentation des dotations prévues pour les transports terrestres en 2009, votre rapporteur rappellera les conclusions auxquelles est parvenue l'Assemblée nationale lors de l'examen en première lecture le 21 octobre 2008 du projet de loi de programme sur la mise en œuvre du « Grenelle de l'environnement » ; il tentera également de faire le point sur l'évolution de la politique de transfert modal, élément clé de la nouvelle vision des transports en France.

◇  
◇ ◇



## I.— PRÉSENTATION DU PROJET DE BUDGET POUR 2009

### A.— PRÉSENTATION GÉNÉRALE

#### 1. La hausse des crédits des transports terrestres, fluviaux et maritimes en 2009

Les crédits demandés pour les différents programmes de transports s'élèvent pour 2009 à 5,1 milliards d'euros en autorisations d'engagement et à 5 milliards d'euros en crédits de paiement, enregistrant ainsi respectivement une hausse de 33,4 % et 30,2 %.

Le programme « Infrastructures et services de transports » connaît le plus fort accroissement, les autorisations d'engagement augmentant, par rapport à 2008, de 37,7 % et les crédits de paiement de 34,2 %.

Cette augmentation permet, en particulier, le financement d'une subvention d'1,2 milliard d'euros à l'Agence de Financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

Les fonds de concours et attributions de produits attendus pour 2009 s'élèvent à 1,9 milliard d'euros en autorisations d'engagement, en baisse de 5,7 % par rapport à 2008, et à 2,1 milliards d'euros en crédits de paiement, en baisse de 2,3 %.

#### 2. Les plafonds de dépenses pour la période 2009-2011

L'évolution des crédits de la mission « écologie » sur la période 2009-2011 se caractérise par une augmentation sensible des autorisations d'engagement comme des crédits de paiement pour 2009 par rapport à 2008.

##### PLAFONDS DE CRÉDITS SUR LA PÉRIODE 2009-2011

(en millions d'euros)

	2008	2009	2010	2011
Autorisations d'engagement	8 950	10 249	10 248	9 386
Crédits de paiement	8 905	10 068	10 197	9 339

Source : *Projet de loi de programmation des finances publiques pour la période 2009-2012*

Le programme « Infrastructures et services de transport » enregistre des demandes d'autorisations d'engagement en forte hausse en 2009 par rapport à 2008, du fait, comme on l'a indiqué, du versement d'une subvention de 1,2 milliard d'euros à l'AFITF. Pour 2010, les autorisations d'engagement seront au niveau de 2009, une subvention du même ordre continuant d'être versée à l'AFITF. En revanche, en 2011, est prévue une baisse des demandes

d'autorisations d'engagement de 22,3 %. En 2011, la « taxe sur les poids lourds », que l'on analysera ci-dessous et dont le produit sera versé à l'AFITF, devrait commencer à être perçue, ce qui devrait permettre une réduction de la subvention. Au total, la hausse des autorisations d'engagement en 2011 par rapport à 2008 ne serait que de 7,1 %.

## **B.— L'ÉVOLUTION DES CRÉDITS DES TRANSPORTS TERRESTRES**

On présentera plus particulièrement le programme « Infrastructures et services des transports » qui contient l'essentiel des actions, les moyens alloués à l'Agence de financement des infrastructures de transport (AFITF) et enfin, la redevance mise en place par l'article 60 du projet de loi pour l'usage du réseau routier par les « poids lourds ».

### **1. Le programme « Infrastructures et services de transport »**

Le programme « Infrastructures et services de transport » du projet de loi de finances pour 2009 résulte de la fusion de plusieurs programmes ou actions de la loi de finances pour 2008 : les programmes « Réseau routier national », « Transports terrestres et maritimes », « Passifs financiers et ferroviaires », l'action « Gestion du trafic et information des usagers » et le programme « Sécurité routière ».

Le tableau suivant retrace l'évolution des crédits prévus pour ces différentes actions.



**DEMANDES D'AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT 2009 POUR LE PROGRAMME  
INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS**

*(en euros)*

	Crédits budgétaires			Fonds de concours et attributions de produits		
	LFI 2008	PLF 2009	variation (en %)	LFI 2008	PLF 2009	variation (en %)
Action n° 1 : Développement des infrastructures routières	1 000 000	0	-100,0	1 435 000 000	965 000 000	-32,8
Action n° 10 : Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	2 503 635 303	3 641 153 085	45,4	396 820 000	677 000 000	70,6
Action n° 11 : Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	136 153 480	130 936 326	-3,8	57 800 000	16 350 000	-71,7
Action n° 12 : Entretien et exploitation du réseau routier national	478 767 397	605 545 865	26,5	179 000 000	303 000 000	69,3
Action n° 13 : Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	118 599 989	110 124 389	-7,1	4 000 000	4 000 000	0,0
Action n° 14 : Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens	32 471 223	27 135 500	-16,4			
Action n° 15 : Stratégie et soutien	27 628 700	28 048 200	1,5	7 780 000	7 715 000	-0,8
<b>Total</b>	<b>3 298 256 092</b>	<b>4 542 943 365</b>	<b>37,7</b>	<b>2 080 400 000</b>	<b>1 973 065 000</b>	<b>-5,2</b>

Les demandes d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement de l'action « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires » augmentent de plus de 45 % par rapport à 2008.

Cette action bénéficiera en 2009 de plus de 80 % des dotations budgétaires du programme.

**DEMANDES DE CRÉDITS DE PAIEMENT 2009 POUR LE PROGRAMME  
INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS**

*(en euros)*

	Crédits budgétaires			Fonds de concours et attributions de produits		
	LFI 2008	PLF 2009	variation (en %)	LFI 2008	PLF 2009	variation (en %)
Action n° 1 : Développement des infrastructures routières	1 000 000	0	-100	1 593 100 000	1 200 000 000	-24,7
Action n° 10 : Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires	2 503 635 303	3 641 153 085	45,4	408 452 299	680 000 000	66,5
Action n° 11 : Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires	125 893 480	133 029 326	5,7	58 050 230	22 350 000	-61,5
Action n° 12 : Entretien et exploitation du réseau routier national	473 638 693	455 545 865	-3,8	137 300 000	256 000 000	86,5
Action n° 13 : Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres	118 599 989	110 124 389	-7,1	3 100 000	4 000 000	29
Action n° 14 : Soutien, régulation et contrôle dans les domaines des transports fluviaux, maritimes et aériens	25 161 223	27 207 500	8,1	-	-	
Action n° 15 : Stratégie et soutien	26 678 700	28 048 200	5,1	7 780 000	7 715 000	-0,8
<b>Total</b>	<b>3 274 607 388</b>	<b>4 395 108 365</b>	<b>34,2</b>	<b>2 207 782 529</b>	<b>2 170 065 000</b>	<b>-1,7</b>

Le projet de loi de finances pour 2009 ne prévoit pas de crédits pour l'action « Développement des infrastructures routières », leur financement étant reporté sur des fonds de concours et des attributions de produits.

Les autorisations relatives à l'action « Entretien et exploitation du réseau routier national » sont en augmentation de 26,5 % en autorisations d'engagement et en baisse de 3,8 % en crédits de paiement.

Le total des moyens disponibles ne correspond pas à la somme des crédits budgétaires et des fonds de concours dans le cas du programme « Infrastructures et services de transports ». La subvention de 1,2 milliard d'euros à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est bien inscrite en dépenses de fonctionnement de l'action « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires » ; une partie de cette subvention se retrouve cependant dans les fonds

de concours provenant de l'AFITF qui abondent les crédits d'intervention de la même action.

Le tableau suivant présente l'évolution des demandes budgétaires par titre de dépenses. La subvention d'1,2 milliard d'euros versée à l'AFITF figure parmi les dépenses de fonctionnement.

**INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT**

(en euros)

	Autorisations d'engagement (AE)			Crédits de paiement (CP)		
	LFI 2008	PLF 2009	variation (en %)	LFI 2008	PLF 2009	variation (en %)
Titre 3 : Dépenses de fonctionnement	274 033 113	1 478 753 225	439,6	273 083 113	1 478 753 225	441,5
Titre 5 : Dépenses d'investissement	303 746 063	275 592 865	-9,3	292 591 359	272 372 865	-6,9
Titre 6 : Dépenses d'intervention	2 720 476 916	2 788 597 275	2,5	2 708 932 916	2 643 982 275	-2,4
<b>Total</b>	<b>3 298 256 092</b>	<b>4 542 943 365</b>	<b>37,7</b>	<b>3 274 607 388</b>	<b>4 395 108 365</b>	<b>34,2</b>
Fonds de concours	2 080 400 000	1 973 065 000	-5,2	2 207 782 529	2 170 065 000	-1,7

Source : *Projet de loi de finances pour 2009*

Le tableau ci-dessous présente, quant à lui, les plafonds budgétaires pour le programme sur la période 2009-2011.

**PLAFONDS DE DÉPENSES POUR LA PÉRIODE 2009-2011 : PROGRAMME INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORTS**

(en euros)

		2008	2009	2010	2011
Autorisations d'engagement	montant	3 298 256 092	4 542 943 365	4 542 293 101	3 531 456 221
	variation par rapport à n-1		37,7 %	0,0 %	-22,3 %
	variation par rapport à 2008			37,7 %	7,1 %
Crédits de paiement	montant	3 274 607 388	4 395 108 365	4 536 174 101	3 530 684 221
	variation par rapport à n-1		34,2 %	3,2 %	-22,2 %
	variation par rapport à 2008			38,5 %	7,8 %

Source : *Projet de loi de finances pour 2009*

Pour financer les investissements ferroviaires prévus par le « Grenelle de l'environnement », une hausse de crédits budgétaires est nécessaire et doit être accordée à titre provisoire.

L'évolution présentée suppose une entrée en service des dispositifs relatifs à la « taxe poids lourds » au plus tard à la fin de 2010.

## 2. Les moyens de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

L'AFITF se voit confier un rôle important sur la période 2009-2011, les financements nécessaires étant obtenus grâce à une augmentation des taxes et redevances perçues auprès des sociétés autoroutières ainsi que grâce à une subvention budgétaire de 2,5 milliards d'euros pour l'ensemble de la période.

Le déficit de financement de l'AFITF prévu pour 2009 est couvert par l'octroi d'une subvention de 1,2 milliard d'euros.

La contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes, au titre de la redevance domaniale est augmentée, par ailleurs, d'un montant de 315 millions d'euros, correspondant à une croissance de 10 millions d'euros de la taxe d'aménagement du territoire et de 305 millions d'euros des redevances domaniales.

### ÉVOLUTION DES RESSOURCES DE L'AFITF SUR LA PÉRIODE 2007-2009

(en millions d'euros)

	2007	2008	2009	Variation (en %)
Dotation issue de la privatisation des sociétés d'autoroute	1 467	1 260	0	
Subvention budgétaire	0	0	1 200	
Taxe d'aménagement du territoire	520	530	540	+1,9
Redevance domaniale des sociétés concessionnaires d'autoroutes	165	170	475	+179,4
Part du produit des amendes forfaitaires Radars	151	236	200	-15,3
Dotation en capital			44	
Diminution du fonds de roulement			79	
<b>Total</b>	<b>2 252</b>	<b>2 196</b>	<b>2 538</b>	<b>+15,6</b>

Source : *Projet de loi de finances pour 2009*

La part des amendes forfaitaires revenant à l'AFITF est, quant à elle, en diminution, passant de 236 millions d'euros en 2008 à 200 millions en 2009.

Les engagements du Gouvernement sur le financement de l'AFITF sont importants sur toute la période 2009-2011, avec une accélération en fin de période et sur les années 2012 et 2013.

### RESSOURCES DE L'AFITF

(en euros)

	Total	Moyenne annuelle
Ressources sur la période 2009-2011	7 600 000 000	2 530 000 000
Ressources sur la période 2009-2013	13 800 000 000	2 760 000 000

Source : *Projet de loi de finances pour 2009*

Le tableau ci-après précise les modes de financement de l'AFITF sur l'ensemble de la période 2009-2011.

**TABLEAU DE FINANCEMENT DE L'AFITF SUR LA PÉRIODE 2009-2011**

(en millions d'euros)

	2009	2010	2011	Total
Taxe d'aménagement du territoire	540	550	560	1 650
Redevance domaniale des sociétés concessionnaires d'autoroutes	475	489	503	1 467
Part du produit des amendes forfaitaires Radars	200	200	200	600
Taxe poids lourds			880	880
Surpéage en zone de montagne			20	20
Hausse des péages ferroviaires			80	80
Ressources exceptionnelles : droit d'entrée concession A63		400		400
<b>Total ressources</b>	<b>1 215</b>	<b>1 639</b>	<b>2 243</b>	<b>5 097</b>
				0
<b>Total dépenses</b>	<b>2 539</b>	<b>2 477</b>	<b>2 588</b>	<b>7 603</b>
				0
<b>Besoin de financement</b>	<b>1 324</b>	<b>838</b>	<b>345</b>	<b>2 506</b>
				0
Dotation en capital	44	0	0	44
Subvention budgétaire	1 200	1 100	200	2 500
<b>Total financement</b>	<b>1244</b>	<b>1100</b>	<b>200</b>	<b>2 544</b>
				0
<b>Variation du fonds de roulement</b>	<b>-80</b>	<b>262</b>	<b>-145</b>	<b>38</b>

Source : *Projet de loi de finances pour 2009*

Pour 2009-2011, les ressources de l'AFITF sont inférieures à ses dépenses, d'où un besoin de financement couvert par une dotation exceptionnelle en capital pour 2009 et par une subvention budgétaire de 1,2 milliard d'euros pour 2009, 1,1 milliard d'euros pour 2010 et 0,2 milliard d'euros pour 2011.

La taxe d'aménagement du territoire est en augmentation de 1,9 % en 2009 et 2010 et 1,8 % en 2011 ; les redevances domaniales acquittées par les sociétés d'autoroutes sont en augmentation annuelle de 179,4 % en 2009, puis de 2,9 % en 2010 et 2011.

La part des amendes forfaitaires « radars » dévolue à l'AFITF reste stable à 200 millions d'euros par an.

En 2010, une recette exceptionnelle de 400 millions d'euros est versée à l'AFITF, correspondant au droit d'entrée de la concession autoroutière de l'A63.

En 2011, de nouvelles recettes bénéficient à l'AFITF, la « taxe poids lourds », pour un montant de 880 millions d'euros, des « surpéages » en montagne pour 20 millions d'euros et enfin un montant de 80 millions d'euros correspondant à une part du surcroît de recettes provenant de la hausse des péages ferroviaires.

Les modes de transports ferroviaires et collectifs bénéficieront de la plus grande part des crédits d'intervention de l'AFITF, leur part passant de 60,1 % en 2008 à 62,3 % en 2009, afin de tenir compte des conclusions du « Grenelle de l'environnement ».

Le tableau suivant présente la répartition des crédits de l'AFITF par grands types d'opérations.

**EMPLOI PRÉVISIONNEL DES CRÉDITS D'INTERVENTION DE L'AFITF EN 2009**

*(en millions d'euros)*

		<b>CP 2008</b>	<b>CP 2009</b>	<b>variation (en %)</b>
<b>Routes</b>	<b>Total</b>	<b>874</b>	<b>957</b>	<b>9,5</b>
	Dont Grandes opérations (CIADT)	193	169	-12,4
	Dont CPER et autres contrats	552	527	-4,5
	Dont Autres investissements	129	261	102,3
<b>Autres modes</b>	<b>Total</b>	<b>1 319</b>	<b>1 582</b>	<b>19,9</b>
	Grandes opérations (CIADT)	665	662	-0,5
	CPER et autres contrats	361	496	37,4
	Autres investissements	293	424	44,7
<b>Total</b>		<b>2 195</b>	<b>2 538</b>	

**3. La mise en place de la « taxe poids lourds »**

L'article 60 du projet de loi de finances dont l'examen est rattaché à celui des crédits des transports pour 2009 instaure au niveau national une redevance kilométrique conduisant à faire payer aux « poids lourds », l'usage du réseau routier national non concédé et des routes départementales ou communales pouvant subir de ce fait un report de trafic.

La « taxe poids lourds » a pour but ainsi de réduire les impacts environnementaux du transport de marchandises en adressant un « signal prix » au transport routier et de permettre le financement des infrastructures nécessaires au développement durable, dans une perspective multimodale. Pour ne pas peser sur l'équilibre du secteur, la taxe sera répercutée.

Son produit sera affecté à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Les dispositions de l'article 60 entreront en vigueur au plus tard au 31 décembre 2011.

Votre rapporteur approuve ce dispositif, qui doit contribuer de manière décisive à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au rééquilibrage modal. Il demande également que soit assurée la compatibilité entre les dispositions sur la « taxe poids lourds » du projet de loi de finances et celles qu'a retenues à ce sujet le projet de loi de mise en œuvre du « Grenelle de l'environnement » que l'on étudiera plus loin.

## **II.— LES TRANSPORTS TERRESTRES ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE**

On étudiera successivement sur ce point les apports du texte récemment adopté par l'Assemblée nationale en vue de la mise en œuvre du « Grenelle de l'environnement » puis les diverses formes que prend la politique de report modal dans notre pays à travers la valorisation des modes ferroviaire, fluvial et maritime. Puis, l'on rappellera les difficultés spécifiques du fret ferroviaire.

### **A.— L'ADOPTION EN PREMIÈRE LECTURE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE DU PROJET DE LOI RELATIF A LA MISE EN ŒUVRE DU « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT »**

Le 21 octobre 2008, l'Assemblée nationale adoptait à la quasi unanimité en première lecture le projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du « Grenelle de l'environnement », première traduction législative des orientations retenues en octobre 2007.

Votre rapporteur propose de rappeler le contenu des dispositions essentielles qui ont été alors retenues et qui consacrent l'installation de notre politique des transports dans la logique du développement durable.

#### ***a) Les orientations générales***

Le texte adopté a prévu, tout d'abord, que, dans le secteur des transports, les émissions de gaz à effet de serre doivent être réduites de 20 % d'ici à 2020 et être ramenées à cette date à leur niveau de 1990.

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

L'augmentation des capacités routières de notre pays est, selon le projet de loi adopté, désormais limitée à trois hypothèses : le traitement des points de congestion, les problèmes de sécurité et les besoins d'intérêt local.

En outre, l'État doit mettre à l'étude la possibilité, pour réaliser les infrastructures de transport, de créer un fonds de capitalisation regroupant ses actifs et ses participations dans le capital des sociétés dont il est actionnaire, ce fonds pouvant être géré dans le cadre des missions de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).

#### ***b) Le transport des marchandises***

Le projet de loi marque une évolution très significative, en insistant sur le fait que, désormais, 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.

Cette politique doit permettre de faire évoluer la part de marché du secteur non routier de 14 à 25 % à l'échéance 2022, une croissance de 25 % de la part de marché du non routier devant être atteinte d'ici à 2012.

S'agissant du transport ferroviaire de marchandises, un effort très important est prévu en matière de régénération de ce réseau pesant sur l'État et ses établissements publics, qui devront consacrer chaque année un montant de 400 millions d'euros supplémentaires par rapport à l'actuel « plan de renouvellement des voies ferrées 2006-2010 ».

Le réseau ferroviaire national sera, par ailleurs, modernisé, pour permettre un système de transport de fret de qualité, prenant particulièrement en compte les intérêts des chargeurs.

La politique ferroviaire reposera également sur l'encouragement donné au transport combiné, à la mise en place de trois autoroutes ferroviaires et à la création d'opérateurs ferroviaires de proximité.

Les transports de marchandises sont aussi maritimes et fluviaux. Il a donc été prévu que l'État accompagnera le développement de nos capacités portuaires et qu'il créera les conditions d'une desserte terrestre efficace de nos grands ports maritimes par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial.

De la même façon, sera encouragé 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, de façon à offrir des alternatives à la traversée des massifs pyrénéen et alpin et à permettre un report modal de 5 à 10 % des trafics concernés.

En matière fluviale, une impulsion décisive est donnée à la mise en œuvre du projet de canal à grand gabarit « Seine Nord Europe » qui bénéficiera sur la période 2009-2020 de soutiens financiers publics multiformes et d'un partenariat public-privé.

Les études nécessaires à la liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins du Rhône et de la Moselle seront, par ailleurs, poursuivies, un débat public devant être organisé sur ce point d'ici à 2012.

Le réseau fluvial dit « magistral » fera l'objet d'un plan de restauration et de modernisation.

En ce qui concerne ensuite les transports routiers de marchandises, le projet de loi retient une disposition très importante, dite « taxe poids lourds », traduite, comme on l'a indiqué précédemment, dans le projet de loi de finances pour 2009.



Il est prévu ainsi qu'une éco-redevance pourra être prélevée sur les « poids lourds » à compter de 2011, à raison de l'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic, cette éco-redevance dont le produit sera affecté chaque année à l'AFITF ayant pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport.

Cette éco-redevance sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. L'État étudiera des mesures à destination des transporteurs, afin d'accompagner la mise en œuvre de cette redevance et de prendre en compte son impact sur les entreprises. De la même façon, des aménagements de la redevance pourront intervenir, pour éviter un impact économique excessif sur les différents territoires.

### *c) Le transport des voyageurs*

Le projet de loi a posé, dans ce secteur, le principe essentiel, selon lequel le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire. Il sera donc accordé une telle priorité, en matière d'infrastructures, aux transports en commun dans les zones urbaines et périurbaines et pour les déplacements interurbains, ainsi qu'aux investissements ferroviaires, fluviaux et maritimes par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires.

Le développement du réseau de lignes ferrées à grande vitesse aura pour objectifs d'améliorer les liaisons des capitales régionales avec la région parisienne, de permettre des liaisons rapides entre elles et de favoriser l'intégration de la France dans l'espace européen.

Parallèlement à cet effort en faveur de lignes à grande vitesse, la qualité de la desserte des agglomérations qui resteraient à l'écart de ce réseau sera améliorée en termes de vitesse, de qualité et de confort.

Point essentiel pour votre rapporteur, l'État contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant de lancer la réalisation de 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse d'ici 2020, programme devant faire l'objet d'une concertation avec les collectivités territoriales, en particulier les régions, à engager avant la fin de 2009. Les liaisons concernées pourront être la ligne Sud Europe Atlantique, la ligne Bretagne-Pays de Loire, l'Arc méditerranéen, la desserte de l'Est de la France, l'interconnexion Sud en Ile de France, les accès au tunnel international de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Un programme supplémentaire de 2 500 kilomètres sera en outre défini pour lequel seront mises à l'étude plusieurs autres lignes : Paris-Clermont-Ferrand-Lyon, Paris-Amiens-Calais, Toulouse-Narbonne ainsi qu'un barreau Est-Ouest.

#### *d) Les transports urbains et périurbains*

Le projet de loi consacre des dispositions à ces transports qui paraissent les « oubliés » de l'effort financier public.

A cet effet, sont prévus un encouragement donné aux diverses techniques réduisant les émissions de gaz à effet de serre (covoiturage, auto-partage, marche, vélo, mais aussi, plans de déplacements urbains et transport par câble) ainsi qu'un développement des recherches portant sur la « voiture propre ». La France s'engage, de la même façon, à défendre l'objectif communautaire de 120 grammes de dioxyde de carbone par kilomètre d'ici à 2012 pour les véhicules particuliers neufs.

En outre, l'État apportera, à hauteur de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020, des concours aux projets des collectivités territoriales visant à développer les transports collectifs en site propre, afin de les porter en quinze années de 329 à 1800 kilomètres et à contribuer au désenclavement des quartiers sensibles.

Pour l'Île de France, un programme renforcé de transports collectifs devra viser à accroître la fluidité des déplacements, en particulier de banlieue à banlieue. Un projet de rocade structurante par métro automatique, en l'espèce le programme « Métrophérique » ou « Arc Express » sera lancé après concertation avec le Syndicat des transports d'Île de France, le STIF ; la procédure du débat public aura lieu en 2009 et portera sur le projet dans sa totalité.

Cette longue énumération des mesures prévues dans le projet de loi de programme montre bien l'évolution décisive intervenue dans la politique française des transports, que votre rapporteur veut particulièrement souligner. Notre politique française des transports terrestres est définitivement entrée dans la logique du développement durable.

### **B.— LA VALORISATION DU MODE FERROVIAIRE**

Comme les débats sur le projet de loi de programme de mise en œuvre du « Grenelle de l'environnement » l'ont bien rappelé, le transport ferroviaire comporte de grands atouts écologiques : une consommation modérée d'énergie, une économie d'espace, une lutte efficace contre les émissions de gaz à effet de serre.

L'aménagement de lignes ferroviaires à grande vitesse et d'autoroutes ferroviaires, auquel le « Grenelle de l'environnement » a donné une nouvelle impulsion, apparaît ainsi comme un moyen décisif de réduire le poids préoccupant du transport routier.

## **1. L'aménagement de lignes à grande vitesse**

Votre rapporteur propose de faire le point, comme les années précédentes, sur l'état d'avancement de deux lignes à grande vitesse (LGV) : la LGV Est-européenne et les LGV de l'Ouest de la France. Il rappelle que le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale a prévu que l'État contribuera, à hauteur de 16 milliards d'euros, au financement d'un programme d'investissements permettant la réalisation de 2000 kilomètres de lignes à grande vitesse d'ici à 2020, dont la LGV Est-européenne et la LGV de l'Ouest de la France font partie.

### **• La LGV Est-européenne**

Le projet de LGV Est-européenne consiste à réaliser une ligne nouvelle de 406 Km entre la région Île-de-France et l'Est de la France, mettant ainsi Strasbourg à 1 h 50 de Paris.

Ce projet figure parmi les quatorze projets reconnus comme prioritaires par l'Union européenne dans le domaine des transports. Sa dimension européenne a d'ailleurs été renforcée par la signature, en 1992, de protocoles d'accord avec l'Allemagne et le Luxembourg.

Le projet a été décomposé en deux phases. La première, entre Vaires-sur-Marne en région parisienne et Baudrecourt en Moselle, est mise en service depuis le 10 juin 2007, les travaux de la seconde phase devant être lancés, quant à eux, d'ici à 2010.

La première phase de la LGV Est-européenne comprend l'exécution des études d'avant-projet détaillé sur la totalité du projet de Paris à Strasbourg, la réalisation d'une première section de ligne nouvelle entre Vaires-sur-Marne et Baudrecourt (300 Km), la création de trois gares nouvelles (les gares « Champagne-Ardenne » au sud de Reims, « Meuse » au sud de Verdun et « Lorraine » entre Metz et Nancy), des acquisitions foncières en Alsace et enfin l'aménagement de la ligne Strasbourg-Kehl.

Son objectif est d'améliorer la desserte de l'Est de la France, en diminuant significativement les temps de parcours et de développer les liaisons internationales vers le Luxembourg et l'Allemagne.

Le coût initial de la première phase de la LGV Est-européenne était de 3,125 milliards d'euros répartis sur un périmètre Réseau Ferré de France (RFF - 2,916 milliards d'euros) et SNCF pour les installations fixes (209 millions d'euros). Les investissements en matériels roulants, financés par la SNCF, ne sont pas compris dans ces coûts.

D'importants aléas géotechniques survenus en cours de travaux ont conduit à un surcoût de l'ordre de 300 millions d'euros, essentiellement pris en charge par l'État (285 millions d'euros). Il porte le budget sur le périmètre RFF à 3 219 millions d'euros.

Par ailleurs, le montant de la subvention obtenue de l'Union européenne est inférieur de 118 millions d'euros à la valeur initialement prévue dans la convention de financement. Ce défaut de financement est intégralement pris en charge par l'État.

En valeur courante, le coût des travaux réalisés est de 4 milliards d'euros pour la partie RFF et de 300 millions d'euros pour la partie SNCF.

La seconde phase de la LGV Est-européenne comprend, elle, 106 Km de voies entre Baudrecourt (Moselle) et Vendenheim (Bas-Rhin), ainsi que le raccordement au réseau classique à proximité de Vendenheim.

Le projet permet des gains de temps vers l'Est de la France (1 h 50 donc pour Paris-Strasbourg). Son coût prévisionnel est de 1 800 millions d'euros. Le taux de rentabilité interne de l'opération est compris entre 5,3 et 6,2 %.

Les études d'avant-projet détaillé ont été réalisées sur l'ensemble de la section et les procédures foncières (acquisitions et remembrements) sont en cours sur les 35 Km de la partie alsacienne du tracé.

Une convention de financement de 94 millions d'euros, relative aux acquisitions foncières en Moselle et aux travaux préparatoires nécessaires au respect du planning de l'opération, a été signée le 24 janvier 2007 entre l'État, RFF et quinze collectivités locales. L'Union européenne participera à cette convention au travers des fonds des réseaux transeuropéens de transport.

Le plan de financement de la seconde phase doit être finalisé en 2009, afin de permettre un lancement des travaux en 2010, dans la perspective d'une mise en service de la seconde phase à l'horizon 2015.

### • Les liaisons à grande vitesse de l'Ouest de la France

– La LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire

Le projet LGV Bretagne-Pays-de-la-Loire consiste à prolonger la LGV Paris-Connerré (Le Mans) en direction de Rennes (182 Km), afin d'améliorer la desserte de l'ensemble de la Bretagne (gain de 37 mn sur le « Paris-Rennes »).

L'enquête publique s'est déroulée du 1<sup>er</sup> juin au 31 juillet 2006.

Le 30 janvier 2007, les régions « co-financeuses » (Bretagne et Pays-de-la-Loire), l'État et la SNCF ont signé une convention garantissant les dessertes des gares du Mans, de Vitré, de Sablé-sur-Sarthe et de Laval.

RFF a conduit des études relatives à la définition des grandes options de financement de l'opération et à la comparaison entre les différents montages juridiques envisageables (maîtrise d'ouvrage publique, d'une part, contrat de partenariat ou délégation de service public, d'autre part). Sur la base de ces études,

le choix du montage juridico-financier a été examiné au sein du comité de suivi des études financières rassemblant l'État, les collectivités territoriales et RFF.

Le coût de l'opération a été estimé enfin à 2 900 millions d'euros courants.

– La LGV Sud-Europe-Atlantique

Le projet de LGV Sud-Europe-Atlantique a pour objectif d'apporter la grande vitesse ferroviaire au quart Sud-Ouest de la France, en mettant Bordeaux à 2h05 de Paris au lieu de 2h55 actuellement. Il comprend la réalisation de 302 Km de lignes nouvelles entre Tours et Bordeaux. Le projet a été segmenté en deux sections : une première section relie le nord d'Angoulême à Bordeaux (soit 121 Km), une seconde reliant Tours au nord d'Angoulême (181 Km).

La déclaration d'utilité publique de la section Angoulême-Bordeaux est intervenue le 18 juillet 2006. Les études d'avant-projet sommaire de la section Tours-Angoulême ont été approuvées ensuite le 16 avril 2007 ; cette section a été soumise à l'enquête publique, dans la perspective d'une déclaration d'utilité publique pour le printemps 2009.

Le coût des travaux a été estimé à 5 700 millions d'euros.

– La LGV Corridor atlantique (Bordeaux-Espagne)

À la suite du débat public mené en 2006 sur le prolongement de la LGV Sud-Europe-Atlantique de Bordeaux vers l'Espagne, RFF a confirmé l'opportunité du projet et la poursuite des études, en privilégiant l'hypothèse d'un tronc commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse et d'une adaptation du tracé, pour améliorer la desserte du Béarn et de la Bigorre. Les objectifs poursuivis par ce projet sont le transfert modal du transport de marchandises de la route vers le rail sur le Corridor atlantique, ainsi que l'amélioration des services de voyageurs dans le Sud aquitain et vers l'Espagne.

Il a été retenu un calendrier identique pour les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne : la conduite de l'enquête d'utilité publique au printemps 2011 et un début des travaux envisageable en 2013.

Le coût de la LGV Bordeaux-Espagne (280 Km environ) a été évalué à 4 050 millions d'euros (valeur 2004).

– La LGV Bordeaux-Toulouse

À l'issue d'un débat public qui s'est tenu en 2005, RFF a confirmé l'opportunité de ce projet et la poursuite des études nécessaires avec une desserte prévue des villes d'Agen et de Montauban. L'objectif principal est, en ce cas, de relier Paris à Toulouse en 3 h (avec la réalisation de la LGV Sud-Europe-Atlantique entre Tours et Bordeaux).

Le projet comporte un « tronc commun » avec la LGV Bordeaux-Espagne et il a été retenu, comme on l'a indiqué, un calendrier identique pour les deux branches Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne : la conduite de l'enquête d'utilité publique au printemps 2011 et un début des travaux envisageable en 2013.

Le coût de la LGV Bordeaux-Toulouse (250 Km environ) a été évalué à 2 950 millions d'euros (valeur 2004).

– La LGV Poitiers-Limoges

Le projet de LGV Poitiers-Limoges consiste en la réalisation de 125 Km de ligne nouvelle, accompagnée de rénovations importantes sur la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et du renforcement de l'offre TER.

Le projet permet l'amélioration de la desserte ferroviaire du Limousin (Limoges ne sera plus ainsi qu'à deux heures de Paris et à 35 ou 45 mn de Poitiers) et l'ouverture du Centre-Ouest sur la façade atlantique, par l'intermédiaire du raccordement à la ligne Paris-Bordeaux.

Le coût de ce projet pour lequel les études sont déjà avancées a été estimé à environ 1 300 millions d'euros.

## **2. Les autoroutes ferroviaires**

Trois grands projets ont connu de premières concrétisations dans la période récente, qu'il s'agisse de l'autoroute ferroviaire alpine, de celle de longue distance reliant Perpignan et Bettembourg au Luxembourg, dont la mise en service est intervenue en 2007 ou encore des projets d'autoroute ferroviaire atlantique.

– Il faut mentionner d'abord la mise au gabarit haut de l'autoroute ferroviaire alpine sur la ligne Dijon-Modane, dont le tunnel ferroviaire du Mont-Cenis, pour accueillir, à la fin de l'année 2008, des remorques routières de 4,03 m de haut. Le service limité aux seules remorques citernes ou de gabarit réduit a enregistré en 2006 un trafic de 20 000 camions, dont 70 % en « non-accompagné ». La prolongation de l'expérimentation en cours précisera les engagements nouveaux de l'opérateur sur la qualité du service, avec un objectif d'au moins 20 000 remorques par an.

– Retenons ensuite l'adaptation des infrastructures ferroviaires sur l'itinéraire principal de l'autoroute ferroviaire de longue distance Perpignan-Bettembourg. L'État a financé initialement à hauteur de 38 millions d'euros, dont 36 millions d'euros programmés au budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). La mise en service commerciale est intervenue en septembre 2007.

– Le dernier projet concerne l'accompagnement d'un service d'autoroute ferroviaire côté Atlantique. Après les études réalisées dans le cadre des contrats de plan 2000-2006, la mise aux gabarits bas et haut et l'aménagement de deux plates-

formes ont été inscrits aux contrats de projet 2007-2013 des régions Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre, Île-de-France et Nord-Pas-de-Calais, pour un montant total d'environ 175 millions d'euros, dont 78 millions d'euros de part État, en vue d'un service entre l'Aquitaine et le Nord de la région Centre ou le Sud de l'Île-de-France. La perspective d'une extension à terme entre le Pays Basque espagnol (Vitoria) et le nord de la France, après la mise en service des infrastructures ferroviaires espagnoles, était une des composantes fortes du débat public Bordeaux-Espagne achevé en décembre 2006. Le calendrier de réalisation des travaux d'infrastructures est en cours de définition.

### **C.— LA VALORISATION DE LA VOIE FLUVIALE : L'EXEMPLE DU CANAL À GRAND GABARIT SEINE-NORD-EUROPE**

Le « Grenelle de l'environnement » a relancé le projet fluvial du canal Seine Nord Europe.

Rappelons que le projet Seine-Nord-Europe consiste en la réalisation d'un nouveau canal à grand gabarit, de 106 kilomètres, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut, permettant l'acheminement de chargements de fret pouvant atteindre 4 400 tonnes.

Le canal Seine-Nord-Europe, section française de la liaison fluviale internationale Seine-Escaut, projet prioritaire du réseau transeuropéen de transport, permettra ainsi de relier les bassins de la Seine et donc, du port à conteneurs du Havre ainsi que de l'Oise avec 20 000 kilomètres de voies navigables à grand gabarit. Ce projet vise à accompagner le développement du transport fluvial et s'inscrit donc clairement dans une perspective de report modal au service du développement durable, sur un axe Nord-Sud marqué par la saturation du trafic routier.

Le Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, prenant en compte l'intérêt majeur de ce projet, avait décidé la poursuite des études.

En avril 2004, Voies Navigables de France (VNF) a été chargé de conduire les études d'avant-projet sommaire du futur canal, dont le tracé s'inscrit dans le fuseau choisi par une décision ministérielle du 8 avril 2002.

Au terme de deux années d'études, VNF a remis le 5 juillet 2006, au ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le dossier d'avant-projet sommaire (APS) du projet Seine-Nord-Europe. Ce document rassemble ainsi les résultats des études et propose une bande de référence de 500 mètres, au sein de laquelle doit s'inscrire le tracé du futur canal.

Les études préalables ont donné lieu à une concertation large et approfondie avec les collectivités, les acteurs socio-économiques et les associations concernés entre mars et septembre 2005. Une consultation formelle

des services déconcentrés de l'État et des acteurs locaux a été, par ailleurs, conduite en deux temps, d'octobre à décembre 2005, pour les aspects techniques, environnementaux et hydrauliques, puis de mars à avril 2006, pour les aspects socio-économiques.

Un rapport élaboré par une commission spéciale placée sous l'égide du Conseil général des Ponts et Chaussées remis le 28 juillet 2006 a souligné ensuite les potentialités importantes du projet, en termes de développement du transport fluvial et de retombées économiques pour les territoires traversés. Il proposait cependant des minorations de certaines estimations réalisées par VNF, notamment en matière de trafic.

Sur la base de l'ensemble des avis recueillis, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer a approuvé, le 20 novembre 2006, l'avant-projet sommaire et demandé à VNF de préparer la mise à l'enquête publique du projet. Celle-ci s'est déroulée du 15 janvier au 15 mars 2007.

Les commissaires enquêteurs ont remis, le 6 juillet 2007, leur rapport au préfet de la région Picardie, coordonnateur du projet.

Le coût d'ensemble du projet a été évalué alors par VNF à 3,17 milliards d'euros (valeur de juillet 2005), dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP) et à 3,52 milliards d'euros (valeur de juillet 2005) en maîtrise d'ouvrage publique.

Pour l'élaboration d'un plan de financement du projet, une mission spécifique a été confiée, le 20 janvier 2007, à M. Yves Cousquer, ingénieur général des Ponts et Chaussées et à M. Bernard Scemama, inspecteur général des Finances.

Il a été demandé à la mission de mener ses travaux dans les directions suivantes :

- une réflexion avec les collectivités territoriales concernées sur les modalités et montants de leur participation financière ;
- la détermination avec les autorités belges et néerlandaises de leur niveau d'association au projet ;
- l'étude des principes d'une tarification harmonisée et cohérente des infrastructures fluviales des réseaux français et belge ;
- l'examen des dispositifs propres à associer les chargeurs, industriels et transporteurs au montage financier du projet, tout en les incitant à un report modal sur le fluvial dans une perspective de développement durable ;
- la définition d'un partenariat public-privé.

Sur la base des premiers travaux de la mission de financement, la France a déposé, le 20 juillet 2007, auprès de la Commission européenne, une demande de



subvention de 350 millions d'euros au titre des réseaux transeuropéens de transport pour la période 2007-2013, au profit du projet prioritaire Seine-Escaut, dont Seine-Nord-Europe constitue la partie française. Cette demande est commune avec la Belgique et elle est accompagnée d'une déclaration ministérielle signée par les États demandeurs et par les Pays-Bas. Cette déclaration prévoit de créer une commission intergouvernementale et de constituer, avant la fin de l'année 2007, une structure commune chargée d'étudier et de proposer à cette commission les moyens d'une coordination du projet Seine-Escaut (financement, études, calendriers de réalisation) et les conditions de l'harmonisation de la tarification et de la gestion du trafic sur la section transfrontalière.

Les études demandées par le ministre en charge des transports à VNF, sur la possibilité d'un recours à un contrat de partenariat pour la conception, la réalisation et l'exploitation du futur canal et éventuellement, des plates-formes multimodales intégrées au projet, ont été conclues par la remise d'un dossier d'évaluation préalable auprès de la mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 17 juin 2004.

La mission d'appui a émis le 13 octobre 2006 un avis favorable au choix du contrat de partenariat pour le projet Seine-Nord-Europe.

Ce choix était également l'hypothèse privilégiée par la mission de financement. C'est dans ce cadre que sera en définitive réalisé ce grand projet.

La déclaration d'utilité publique qui, fait inhabituel s'agissant d'un équipement de transport, mentionnait les plates-formes multimodales prévues, est finalement intervenue par décret du 12 septembre 2008. Après l'acquisition des terrains nécessaires, puis la signature du contrat de partenariat, la mise en service du canal pourrait intervenir à la fin de l'année 2015.

Votre rapporteur approuve ce projet emblématique de l'engagement de notre pays dans le développement durable et le report modal, rappelant les avantages considérables escomptés de ce projet de nouvelle voie d'eau : trafic évalué à 13,3 millions de tonnes transportées en 2020 et entre 20 et 28 millions de tonnes en 2050, création de 25 000 emplois directs et indirects à l'horizon 2020, le nombre de ces emplois étant de 45 000 en 2050, diminution envisageable du nombre des poids lourds sur cet itinéraire de 500 000 par an en 2020, d'1,2 million par an d'ici à 2050. A cela s'ajoutent la réduction des dommages dus aux crues, l'amélioration de l'alimentation en eau potable de la région Nord-Pas-de-Calais ainsi que les activités logistiques et touristiques liées.

#### **D.— LA VALORISATION DE LA VOIE MARITIME : LE DÉVELOPPEMENT DES AUTOROUTES DE LA MER ET DES PORTS**

Le terme d'« autoroute de la mer » désigne une offre de transport construite autour d'une liaison maritime permettant un transfert modal significatif

de la route vers la mer, par la concentration de flux de marchandises sur l'itinéraire maritime.

Il peut s'agir, soit de l'amélioration de liaisons existantes, soit de la création de nouvelles lignes, qui doivent être économiquement viables à terme, régulières, fréquentes et présenter un rapport qualité/coût élevé. Les principes en ont été posés dès 2001 par la Commission européenne dans son « Livre blanc sur la politique commune des transports à l'horizon 2010 ».

Un accord bilatéral sous forme d'échange de lettres entre la France et l'Espagne créant une commission intergouvernementale (CIG) chargée de proposer une sélection de projets d'autoroutes de la mer sur la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord est entré en vigueur le 3 juillet 2006. Les ministres français et espagnol des transports ont installé cette commission et prévu la rédaction d'un appel à projets conjoint visant l'ensemble des opérateurs de la chaîne de transport.

L'appel à projets a été ensuite lancé avec l'Espagne en avril 2007, les offres devant être remises en novembre. Le mécanisme d'aide retenu est celui d'une « aide au démarrage », qui est le seul dispositif acceptable pour la partie espagnole.

L'objectif retenu est de reporter au moins 100 000 à 150 000 poids lourds par an de la route vers la mer, soit un report de 5 % du trafic routier de l'ouest des Pyrénées. La fréquence minimale du service est de quatre départs par semaine et par sens, puis de sept départs par semaine et par sens, deux ans au plus après la mise en service de la ligne.

Deux principes visant à favoriser l'émergence de projets pertinents, dans un cadre concurrentiel ouvert, ont été fixés :

- l'escale dans au moins un port espagnol et au moins un port français;
- la non-désignation a priori des ports qui peuvent être impliqués.

Le choix des projets susceptibles de faire l'objet d'un accompagnement public par les États membres concernés et l'Union européenne doit être effectué à l'issue de la procédure internationale de mise en concurrence. Les critères d'évaluation de la qualité des projets concernent : le volume de trafic transféré de la route à la mer pour 30 %, la qualité du projet pour 35 %, les performances économiques et financières pour 35 %.

Les possibilités de financement communautaire sont régies par les règlements propres à chaque dispositif.

Pour la partie française, le financement est prévu dans le cadre de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF).

Votre rapporteur se déclare tout à fait favorable au développement de ce mode de transport alternatif à la route, notant que l'acheminement des

marchandises peut se réaliser par cette voie aussi efficacement que par les transports routiers ou ferroviaires. Rappelons que, chaque année, 8 millions de tonnes de marchandises transitent sur les autoroutes côtières entre la France et l'Espagne dans chaque sens, le volume correspondant pour le transit entre la France et l'Italie étant compris entre 3 et 4 millions de tonnes. Rappelons également que l'essor souhaité des autoroutes de la mer suppose aussi que soient bien pris en compte les besoins des transporteurs routiers et que soient améliorées les connexions avec les réseaux terrestres.

Les avancées obtenues pour le projet « d'autoroutes de la mer » sur la façade atlantique ne doivent d'ailleurs pas faire oublier les projets de liaison en Méditerranée entre Barcelone, Sète et Gênes, comme la liaison existant depuis janvier 2005 entre Toulon et Civitavecchia (qui est le port de Rome) en Italie, qui est parvenue, il est vrai difficilement, à un équilibre financier.

Les efforts de valorisation de la voie maritime concernent également la situation des ports. Une réforme des ports autonomes, dont le statut a été établi il y a quarante ans, avait été annoncée en juillet 2007 par le Président de la République. L'effort de modernisation devait conduire notamment à la mise en place de « conseils d'administration concentrés sur le développement du trafic, la qualité du service, la modernisation des outils et des modes de travail », tant il est vrai que la question de la gouvernance des ports est au moins aussi importante que celle des investissements.

La loi du 4 juillet 2008 « portant réforme portuaire » a axé la politique des ports en France sur deux grands axes : la modernisation des modes de gestion et de gouvernance de nos ports, la révision générale de leur organisation, leur permettant de regagner des parts de marché.

A été prévu ainsi pour l'essentiel le transfert aux entreprises de manutention des outillages des ports et des contrats de travail des agents.

La politique portuaire du Gouvernement, qui vise ainsi en particulier à remédier aux insuffisances mises en lumière dans un rapport de la Cour des Comptes de 2006, a, par ailleurs, pour objet de développer les infrastructures, notamment les « terminaux à conteneurs ».

Un plan de relance initié par le Gouvernement prévoit ainsi le doublement de sa participation aux investissements portuaires pour la période 2009-2013 et l'augmentation des crédits d'entretien des accès maritimes.

Ces mesures doivent permettre notamment la création de 30 000 emplois supplémentaires dans les activités de transport et de logistique des conteneurs d'ici à 2015.

## **E.— LES DIFFICULTÉS SPÉCIFIQUES DU FRET FERROVIAIRE**

Votre rapporteur rappellera sur ce point les grandes lignes de l'action du Gouvernement et de la SNCF pour faire face aux difficultés récentes du fret ferroviaire, qui a affiché des pertes importantes au cours des dernières années (260 millions d'euros en 2006), tout en faisant l'objet d'une demande élevée.

La stratégie nationale retenue par le Gouvernement pour redonner une ambition au fret s'est articulée en trois points, dont votre rapporteur veut souligner l'intérêt et la cohérence :

- le développement d'une offre de service réellement adaptée aux attentes des clients ;
- l'encouragement à l'innovation pour accroître la productivité du fret ferroviaire ;
- la relance des investissements sur le réseau.

### **– Une offre de services adaptée aux attentes des clients**

Le premier axe retenu a été le soutien de l'État aux actions de restructuration menées par Fret SNCF, pour rendre cette activité plus performante et compétitive.

La mise en œuvre d'un plan structurel, économique et social, le « Plan Fret » 2004-2006, avait déjà pour ambition d'améliorer la qualité du service et de restaurer l'équilibre de son exploitation. Ce plan, approuvé par la Commission européenne en mars 2005, prévoyait le versement par l'État à la SNCF de quatre tranches de recapitalisation, d'un montant total de 800 millions d'euros. 700 millions d'euros ont été versés par l'État, en trois tranches, au titre du « Plan Fret », auxquels il convient d'ajouter 700 millions d'euros de recapitalisation apportés par la SNCF. Ces capitaux ont essentiellement servi à renouveler le parc de locomotives et à améliorer les systèmes d'informations.

Le « Plan Fret » a permis de doter Fret SNCF d'une armature industrielle et s'est traduit notamment par :

- une restructuration importante qui a concerné l'ensemble de l'appareil de production : plan de transport, centre de gestion des flux, parc de locomotives et de wagons, affectation des locomotives, triages, dessertes terminales ;
- la mise en place d'organisations et de services commerciaux, afin de répondre aux besoins des clients ;
- la redéfinition des marchés porteurs et une mise à plat des trafics générant des pertes.

En revanche, le « Plan Fret » 2004-2006 n'a pas permis d'atteindre les résultats économiques et la qualité de service escomptés. Après un redressement (- 220 millions d'euros en 2005, contre - 382 millions d'euros en 2004), Fret SNCF connaissait à nouveau des difficultés en 2006, avec un résultat courant de - 260 millions d'euros et un volume transporté de l'ordre de 41 milliards de tonnes-km (55 en 2000).

Cette situation a montré que Fret SNCF ne pouvait s'en tenir au « Plan Fret » et devait poursuivre son redressement, afin de rester un acteur de premier plan, en France, mais aussi à l'échelle européenne.

En ligne avec les préconisations du « Comité Fret » du Conseil d'administration mis en place en juillet 2006 par la Présidente de la SNCF, la nouvelle direction de Fret SNCF a élaboré, au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2007, un programme d'actions. Ce programme, soutenu par le Gouvernement, affichait une nouvelle rupture interne ayant pour but de restaurer la compétitivité et l'équilibre économique du fret sur un marché en phase d'ouverture à la concurrence.

Cette ouverture à la concurrence est effective pour les transports nationaux depuis le 31 mars 2006. Les chargeurs disposent d'une offre plus large, plus compétitive, qui leur permet de confier au mode ferroviaire une plus grande part de leurs marchandises.

Enfin, l'État soutient la démarche suscitée par des acteurs économiques locaux visant à l'expérimentation et à la mise en place « d'opérateurs ferroviaires de proximité ». Ces nouveaux opérateurs locaux, autonomes, assureront, en partenariat avec le tissu économique local, une logistique ferroviaire territoriale, drainant, de manière efficace et économique, des flux ferroviaires diversifiés, vers des points d'échange, convenus avec les opérateurs « longue distance ». Appuyés sur le maillage fin du territoire, ils devraient aider à « redynamiser » le mode ferroviaire, en élargissant son marché.

### **– L'innovation pour la productivité du fret ferroviaire**

Les autoroutes ferroviaires, qui existent déjà dans le tunnel sous la Manche et en Suisse, disposent d'un potentiel de développement important en France. Aujourd'hui trois autoroutes ferroviaires fonctionnent ou sont en projet sur le territoire français, comme on l'a vu précédemment :

- L'autoroute ferroviaire alpine entre Aiton (Savoie) et Orbassano (Piémont, Italie) a débuté en novembre 2003. Le sommet franco-italien de Lucques, le 24 novembre 2006, a confirmé l'engagement des deux États en faveur de la poursuite de cette autoroute ferroviaire.

- L'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg, de plus de 1 000 Km a vu ses premières circulations en septembre 2007. L'État a pris en charge les travaux d'aménagement de l'infrastructure, réalisés par RFF et a subventionné la création de la plate-forme du Boulou, à proximité de Perpignan.

• L'autoroute ferroviaire sur l'axe atlantique est fortement souhaitée par l'État et les régions concernées. Les aménagements nécessaires, notamment pour la mise au gabarit de l'infrastructure ferroviaire et la réalisation de plates-formes, figurent parmi les projets prioritaires des prochains contrats de projet 2007-2013 des quatre régions concernées : Aquitaine, Poitou-Charentes, Centre et Île-de-France.

Grâce aux gains de productivité qu'elle permet, la circulation de trains longs (de plus de 750 m et jusqu'à 1 000 m) est un facteur de développement du fret ferroviaire. Elle nécessite, en effet, une modernisation des méthodes d'exploitation et l'allongement de voies d'évitement, à raison d'un évitement tous les 200 à 250 Km. Dès la fin 2007, la longueur des trains sera portée à 800 m environ sur l'itinéraire Paris-Marseille et sera ensuite progressivement augmentée pour atteindre les 1 000 m.

Votre rapporteur note que les expériences d'autoroutes ferroviaires déjà menées n'ont pas paru pourtant totalement satisfaisantes ; des efforts restent à mener en matière de disponibilité des sillons, de compétitivité par rapport à des trajets uniquement routiers ou encore d'organisation des opérations de chargement.

#### **– La relance d'investissements adaptés au trafic de fret pour une infrastructure au service du développement du fret ferroviaire**

Les investissements prévus visent à apporter des réponses aux points de saturation du réseau (Île-de-France, région lyonnaise, région Languedoc-Roussillon), en offrant des possibilités d'itinéraires alternatifs et à améliorer la qualité de l'infrastructure (électrification et renforcement des performances de lignes).

Près de 1,2 million d'euros sont prévus dans les contrats de projets pour le fret.

Enfin, dans un cadre plus large au niveau européen, la mise en place du réseau transeuropéen de fret ferroviaire s'accompagne notamment :

- d'un programme d'investissement de l'Union européenne, pour résorber les goulets d'étranglement existant actuellement,
- de l'amélioration de l'interopérabilité technique, administrative et organisationnelle du fret ferroviaire européen,
- de la définition de normes de sécurité de haut niveau auxquelles seront soumises les entreprises.

Il convient de mentionner aussi la coopération menée actuellement avec les ministères des transports néerlandais, belge et luxembourgeois sur un corridor reliant Rotterdam à Lyon. Un programme d'actions validé en juin 2005 et

prolongé en janvier 2007 doit conduire à améliorer les conditions d'accès et de circulation sur ce corridor.

En outre, la coopération entre gestionnaires d'infrastructure au sein de Rail Net Europe vise à favoriser le développement des services internationaux de fret en mettant des sillons performants à leur disposition.

Votre rapporteur insiste sur l'ampleur des efforts menés pour valoriser le fret ferroviaire, approuvant l'accent mis par les pouvoirs publics et par les dirigeants de la SNCF et de RFF sur la nécessité de répondre avant tout aux besoins des clients, comme l'a rappelé le « Grenelle de l'environnement », sur l'importance des coopérations européennes, sur la nécessité pour le fret ferroviaire de bénéficier de sillons de qualité.

Votre rapporteur observe également avec intérêt qu'un projet de loi sera prochainement examiné par l'Assemblée nationale portant sur la création d'une instance de régulation des transports ferroviaires et contenant diverses dispositions devant permettre le développement de cet important secteur de notre activité nationale, pour lequel des efforts très importants auront, et c'est heureux, été menés dans la période récente.





## EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du 29 octobre 2008, la commission a entendu **M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports, et Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'Écologie.**

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.** Monsieur le ministre d'État, nous ne pouvons que nous réjouir que la discussion sur le Grenelle de l'environnement se soit conclue sur une quasi-unanimité. J'espère que la discussion budgétaire fera naître le même enthousiasme lorsqu'il s'agira de soutenir les mesures du Gouvernement visant à le mettre en œuvre. S'agissant de votre budget, je serais intéressé par la façon dont vous y prendrez déjà en compte les orientations générales que nous avons fixées ; vous avez en effet fait état d'une complémentarité entre le texte Grenelle et la loi de finances.

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Nous assistons à une mutation importante de nos activités et de la façon d'envisager la fonction budgétaire et la fiscalité de notre pays. Pour y voir clair, nous devons donc étudier les sujets dans leur intégralité.

Le premier aspect, c'est la loi de programmation, dont vous connaissez le découpage – le transport fluvial et maritime, le transport ferroviaire, le transport urbain et certaines mutations dans le domaine agricole – et qui a fait l'objet d'un accord et d'un vote. Dans un premier temps ce sont 19 milliards d'euros d'autorisations d'engagement et 7,3 milliards d'euros de crédits de paiement qui sont prévus sur 2009, 2010 et 2011, uniquement pour la partie variable, c'est-à-dire les nouvelles activités correspondant au Grenelle voté – donc sans compter les dépenses habituelles, qui continuent.

On peut distinguer plusieurs sous-ensembles. D'abord 3 milliards d'euros, voire un peu plus selon l'évolution que nous connaissons, seront consacrés au crédit d'impôt « développement durable » et environ 1 milliard d'euros le sera à l'éco-prêt à taux zéro – sur la base de 20 à 30 milliards de travaux.

L'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF) était à bout de souffle, dans la mesure où elle était financée par des cessions d'actions dans le cadre des privatisations. Nous disposons d'un bouquet global de 13,8 milliards d'euros, avec une part directe sur le budget de l'État – la première tranche étant de 1,7 milliard – et une part complémentaire, sur d'autres ressources.

Le budget de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) a plus que doublé, passant de 320 à 743 millions d'euros. L'Agence aura à porter trois programmes du Grenelle : le « fonds démonstrateur » ; le fonds « chaleur » et le fonds « déchets ».

Nous disposons ensuite de 1,2 milliard de crédits budgétaires complémentaires et de 0,3 milliard venant du fonds Barnier pour les risques naturels et de France AgriMer pour la réduction des pesticides. Une petite polémique s'est développée à propos de la taxation sur les pesticides mais c'est bien à la profession de faire sa propre mutation. Nous en étions convenus. Ce sera parfaitement ciblé et identifié, et fera l'objet d'une vérification dans le cadre du suivi du Grenelle institué par la loi – si celle-ci est définitivement adoptée.

Enfin, le budget traditionnel du MEEDDAT progresse de 5 % si l'on ajoute aux dotations inscrites sur le budget les ressources extra budgétaires mises en œuvre de 2009 à 2012 : 20,2 milliards – contre 19,3 milliards à périmètre constant. Au total, les ressources budgétaires et extra budgétaires mobilisées par le MEEDDAT entre 2009 et 2011 assureront le financement intégral de l'ensemble des chantiers Grenelle.

J'espère que l'éco-prêt à taux zéro pour les rénovations énergétiques sera voté. L'amplification sur le parc du logement social est montée à 800 000 euros. Nous avons prévu de financer cette opération par l'éco-prêt et par le prêt de longue durée de la Caisse des dépôts – un prêt de longue durée de 1,9 milliard d'euros.

Le crédit d'impôt « développement durable » sera étendu aux propriétaires bailleurs ainsi qu'aux frais de main d'œuvre pour les travaux d'isolation thermique des parois opaques ; il soutiendra la réalisation des diagnostics de performance énergétique dans les cas qui ne sont pas actuellement imposés par la réglementation.

Un bonus sur les crédits d'impôt TEPA et PTZ « acquisition » sera accordé aux ménages qui décideront d'acquérir un logement neuf en avance sur la réglementation thermique applicable.

Le montant d'engagement prévu dans le budget pour les lignes à grande vitesse – Tours-Bordeaux, contournement Nîmes-Montpellier, Bretagne-Pays de Loire – lancées avant 2011, est de 2,5 milliards. Pour le canal Seine-Nord, il est de 2,6 milliards d'euros. Les transports collectifs hors Île-de-France – ceux d'Île-de-France font l'objet d'un programme spécifique piloté, à la demande du président, en accord avec les différents partenaires et la Région – sont dotés de 900 millions d'euros. Les appels à projets, conformément à la définition du Grenelle – en intégrant la lutte contre l'étalement urbain, la jonction des quartiers en difficulté, la préservation énergétique, la préservation de la biodiversité – seront lancés lundi après-midi, de façon à ne pas perdre de temps. Il en est de même des appels à projets d'« éco-cités » et d'« écoquartiers ».

Les crédits budgétaires relatifs aux risques et à la biodiversité augmenteront de 10% cette année, après avoir crû de 30 % l'année dernière

Le crédit d'impôt pour l'agriculture biologique sera doublé en 2009.

Les moyens de prévention des risques naturels augmenteront de 50 %, passant de 100 à 150 millions d'euros.

L'augmentation de la TGAP sur les déchets stockés et incinérés, les granulats, les polluants atmosphériques, la majoration de la taxation sur les pesticides et la taxation poids lourds seront intégralement réallouées au Grenelle : c'est un premier pas vers l'émergence de la fiscalité écologique et de prix écologiques.

Les investissements suscités par ce budget sont générateurs de croissance à court terme dans des secteurs à forte intensité de main d'œuvre et peu délocalisables, tels que le bâtiment, les transports et l'énergie. Plus généralement, les investissements générés par l'ensemble – budget, fiscalité et loi de programmation –, sur des échelles de temps variables, avec des engagements à moyen et long terme, sont estimés à 35 milliards d'euros par an en moyenne – soit 5 milliards d'euros de valeur ajoutée par an, et 0,8 point de PIB et, à terme, environ 500 000 emplois. Depuis quelques semaines, d'ailleurs, des économistes, des experts, des présidents de grandes fédérations, comme celle du bâtiment, ou de grands groupes soulignent l'impact positif de ces investissements sur l'économie française. Nous ne pouvons que nous féliciter d'un tel discours, qui est en train de devenir majoritaire.

Il s'agit d'une forme de relance par les infrastructures ou les grands chantiers thermiques, qui profitera par effet de levier à l'ensemble de l'activité, que nous aurons grand besoin, dans les trimestres qui viennent, de développer. Elle permettra de spécialiser nos entreprises dans des marchés d'avenir ; de consolider la position de nos champions nationaux, leaders européens ou mondiaux sur les marchés de l'environnement au sens large, des économies d'énergie et du BTP. Elle permettra d'augmenter l'effort de recherche et d'innovation dans les secteurs des nouvelles technologies de l'énergie, des bâtiments intelligents ou des véhicules décarbonés.

Ces budgets et ces possibilités du Grenelle offrent aussi aux ménages l'opportunité de faire des économies d'énergie massives alors que leurs dépenses énergétiques ont beaucoup progressé depuis six ans.

En dehors de ces actions à caractère exceptionnel et spécifiques à la démarche du Grenelle, le ministère s'est par ailleurs réorganisé autour d'un vrai métier de l'ingénierie publique pour assurer ces grandes mutations et le développement durable.

Nous poursuivons notre accord pluriannuel en matière d'effectifs, ce qui amènera à ne pas renouveler 1 400 emplois au total – évolution équivalente à

celle de 2008. La priorité donnée à la mutation environnementale de notre société se traduit par le redéploiement de certaines de nos équipes ; 1 450 équivalent temps plein seront notamment redéployés pour les politiques de Grenelle et pour renforcer les équipes de nos établissements publics. Ainsi, les Parcs nationaux sont dotés de 115 emplois supplémentaires, et l'ADEME de 55.

La réforme portuaire engagée par Dominique Bussereau sera accompagnée d'un effort sans précédent : 36 millions d'euros supplémentaires seront consacrés à l'entretien des ports et au développement sur leur partie terrestre.

L'accompagnement territorial des restructurations de la défense est un sujet important : 200 millions d'euros de crédits spécifiques FNADT et FRED lui seront consacrés en trois ans, et 320 millions sur la période des restructurations.

Les plans de prévention des risques technologiques entrent dans leur phase opérationnelle et sont dotés de 56 millions d'euros en CP et de 134 millions en AE – soit plus 300 % de CP en 2011 par rapport à 2008.

Enfin nous poursuivons nos efforts en matière de sécurité. L'installation de 500 radars par an et les investissements dans la sécurité des tunnels et des passages à niveau devraient permettre de réaliser l'objectif fixé par le Président de la République : passer sous la barre des 3 000 tués d'ici à 2012. Nous finançons également le plan de modernisation des CROSS.

Dans la partie fiscale du projet, 14 des 23 nouvelles mesures concernent directement le « verdissement » ou le financement du Grenelle. Fiscalement, c'est donc un budget très ambitieux en matière d'investissement. Il aura un effet de levier extrêmement important pour l'activité. Il renforcera l'une par l'autre la croissance et de l'écologie, amorçant un cercle vertueux. La croissance d'aujourd'hui et de demain sera amplifiée et consolidée par nos investissements privés et publics dans le développement durable. Mais ce budget aura aussi un impact sur le pouvoir d'achat. Chaque euro dépensé se traduira par des économies d'énergie ou de carbone, donc par des gains de productivité pour notre appareil productif et de pouvoir d'achat pour les ménages.

L'engagement de la Nation porté par le Grenelle pour une économie respectueuse de l'avenir et consciente des raretés énergétiques est l'un des défis les plus considérables auxquels l'action publique et, au-delà, la société tout entière sont aujourd'hui confrontées. Nous devons, pour notre bien immédiat et notre prospérité future, relever collectivement ce défi. C'est à cette ambition qu'appelle le budget 2009 du MEEDDAT considéré dans tous ses aspects : loi de programmation, crédits budgétaires prévus sur trois ans, nouveaux outils fiscaux ou accroissement d'un certain nombre de taxes affectées directement au développement de nos politiques.

**M. le président Patrick Ollier.** Je donne maintenant la parole aux rapporteurs.

**M. Martial Saddier, rapporteur pour avis pour les transports terrestres.** Monsieur le ministre d'État, merci pour vos propos qui ont déjà répondu en partie à nos questions. Le Grenelle pose un objectif ambitieux : développer de 25 % le fret non routier d'ici à 2012. Comment comptez-vous procéder pour y parvenir ?

Pouvez-vous nous assurer de la pérennité du financement de l'AFIFT, indispensable pour concrétiser les objectifs de la loi sur le Grenelle de l'environnement ?

Nous connaissons tous les difficultés du fret ferroviaire. Il y a eu plusieurs plans de relance. Pouvez-vous nous en préciser les points positifs, notamment ceux du dernier d'entre eux ?

Le rapport Haenel a fait un certain nombre de propositions pour améliorer les rapports entre la SNCF et RFF et les relations avec les clients. Pouvez-vous nous en dire un peu plus ?

Pouvez-vous nous reconfirmer l'effort sur la régénération du réseau ferré et sur la mise à niveau du fluvial ?

Pouvons-nous avoir des précisions sur les orientations, les concertations et les financements prévus s'agissant de projets de lignes à grande vitesse figurant dans le Grenelle de l'environnement ?

Le transport urbain et périurbain était un point important du Grenelle. Il était resté au second plan ces dernières années. Pouvez-vous nous apporter des précisions sur les difficultés de mise en œuvre des transports en site propre et sur leurs financements ? Quelles sont les orientations d'ores et déjà retenues dans la loi de finances 2009 ? Pouvez-vous nous en dire davantage sur les principales mesures « transports » de la loi Grenelle 2 ?

Enfin, Monsieur le ministre d'État, vous avez demandé que l'on réfléchisse à l'évolution du Conseil national des transports. Comment voyez-vous l'avenir de cette structure de concertation ?

**M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis pour les transports aériens.** L'architecture générale de ce budget a été modifiée puisque le programme « transports aériens » a été en partie transféré au budget général, une petite partie étant intégrée au budget annexe. Il n'y a plus aujourd'hui qu'un budget annexe « contrôle et exploitation aériens », avec une programmation sur plusieurs années, ce qui n'est peut-être pas une mauvaise chose.

Après une bonne année 2007, la situation s'est infléchie en 2008, et nous connaissons aujourd'hui un contexte de crise qui ne manquera pas d'avoir des répercussions sur ce budget. Les recettes du budget annexe sont en effet assises sur des redevances – routes, terminaux, taxe d'aviation civile – qui dépendent de la conjoncture et de l'activité. Quelle est votre analyse ?

Deux questions concernant la concurrence. Tout d'abord le développement des compagnies *low cost*, malgré un infléchissement par rapport à ces dernières années, ne me paraît pas toujours souhaitable. Il conviendrait au moins d'en mesurer l'impact économique et social, et notamment au regard de l'aménagement du territoire. J'aimerais d'autre part avoir des précisions sur la concurrence exercée aujourd'hui par le rail, laquelle correspond à une volonté du Grenelle, qu'il faut saluer. Où en est-on ?

Où en est la coopération européenne, s'agissant du « ciel unique » ? Que peut-on espérer dans les années proches ? S'agissant de l'environnement, des incertitudes planent sur la bourse des permis en matière d'émission de gaz à effet de serre. J'aimerais avoir votre point de vue.

Un rapport thématique de la Cour des comptes publié en juillet a formulé certaines critiques sur la situation des aéroports français – notamment l'insuffisante qualité de service d'Aéroports de Paris. Par ailleurs, l'équilibre un peu précaire des grands aéroports régionaux est souvent assuré grâce à des subventions publiques. Cela nous renvoie au problème de la concurrence du rail sur certaines liaisons, par exemple celle de Strasbourg. Que pensez-vous de la situation des grands aéroports régionaux ? Comment assurer leur survie dans de bonnes conditions dans les années qui viennent ?

**M. Christophe Priou, suppléant M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis pour les affaires maritimes.** Notre collègue Besselat souhaite poser quatre questions.

En matière de sécurité maritime, des efforts particuliers ont été faits pour l'équipement des CROSS. Un programme de rénovation des bâtiments est entrepris. Nous souhaiterions faire le point sur l'avancement des travaux. À La Rochelle, les ministres des transports ont travaillé sur la sécurité maritime et le paquet Erika 3. Un compromis va-t-il être trouvé, et dans quels délais ? Depuis les catastrophes de l'Erika et du Prestige, le sujet est très sensible.

S'agissant du pavillon français, le dispositif du GIE fiscal avait été rétabli début 2007. Combien de dossiers sont actuellement en instruction au ministère des finances ?

La réforme portuaire est en cours. Pouvez-vous faire le point sur les négociations sociales, dans le cadre de la mission confiée à M. Cousquer ? Dans les conseils de surveillance et les directoires, comment cette réforme se met-elle en place ?

Enfin, nous avons probablement besoin de tripler les effectifs des écoles nationales de la marine marchande. Où en est la réflexion sur le statut de ces écoles ?

**M. le président Patrick Ollier.** Nous écoutons maintenant les questions issues de votre rapport.

**M. Christophe Priou, rapporteur pour avis sur l'environnement et l'énergie.** Il convient de souligner l'augmentation importante des crédits d'un certain nombre de programmes : la prévention des risques, le programme « Énergie et après mines » et la lutte contre le changement climatique. C'est un budget très volontariste, sur lequel je souhaite poser trois questions.

Quand pensez-vous que le droit français sera mis en conformité avec la directive européenne de 2003 ? L'huile végétale pure, qui est considérée comme un résidu, pourrait être considérée comme carburant et utilisée par tous les Français, notamment dans le domaine agricole. C'est une demande de plus en plus pressante.

Le ministère compte-t-il donner une impulsion au développement des nouvelles technologies marines pour la production d'électricité ?

Quelles sont enfin en France les perspectives de développement de l'éolien *off shore* ?

**M. Philippe Plisson, rapporteur pour avis pour l'équipement et le développement durables.** Ma première question concerne l'Institut Géographique National : les tarifs élevés que l'institut facture aux collectivités territoriales pour dégager ses propres ressources semblent peu cohérents avec l'obligation de service public qui lui incombe. Comment les concilier ?

J'observe en second lieu la forte augmentation des dotations de la présidence française de l'Union européenne pour couvrir ses déplacements, qui ont eux-mêmes augmenté de 219 % ! Je sais, et je l'ai noté dans mon rapport, que l'impulsion de la présidence française en matière de développement durable en Europe était très importante, et que je comprenais qu'il faille faire un effort. Mais je trouve cet effort disproportionné.

Ma troisième question est générale. Dans la partie du budget que j'ai à rapporter, les crédits ne sont pas à la hauteur des attentes, en particulier par rapport aux aspirations portées pour le Grenelle 2. Peut-on espérer une mise en adéquation de ces ambitions et des financements afférents ?

Ma dernière question n'a rien à voir avec le rapport. Quand sera constituée la commission sur la part incitative de la fiscalité relative à la collecte des déchets ? Vous vous étiez engagé en ce sens.

**M. le président Patrick Ollier.** Je donne la parole aux représentants des groupes sur l'ensemble du budget.

**M. Philippe Tourtelier.** J'articulerai mon intervention autour de trois points. Premièrement, ce budget correspond-il aux objectifs du Grenelle ? Nous avons du mal à le savoir, car nous ne disposons pas d'objectifs chiffrés de départ, qui n'ont pas été présentés à la commission ; nous sommes donc obligés de nous

référer à la première version du Grenelle 1 qui avait circulé un peu « sous le manteau ».

Cela me conduit à une première remarque : quelques chapitres ont été divisés par deux. Je ne reviendrai pas sur l'aide aux transports en commun en site propre ; je remarque seulement que les associations d'élus que nous avons rencontrées nous ont dit qu'ils auraient peut-être pu dépenser ce qui était prévu à l'origine. De même les crédits des écoquartiers sont passés de dix à cinq millions. Mais ce qui m'inquiète le plus, c'est le sort du fonds de soutien à la chaleur renouvelable. Dans la première version du Grenelle, on arrivait, par une augmentation sur trois ans, à 780 millions d'euros, et maintenant, on arrive à 330 millions, pour des objectifs inchangés.

L'aide aux agrocarburants va plutôt à l'inverse de l'esprit du Grenelle. Pourquoi augmente-t-elle? Qu'y a-t-il derrière ?

Le Président de la République a annoncé la création d'un fonds d'investissement, avec la Caisse des dépôts, pour les PME stratégiques. Les PME du secteur des énergies renouvelables sont-elles concernées par ce fonds ? Ne risque-t-on pas, pour l'alimenter, de puiser dans le fonds démonstrateur technologique ? Autrement dit, ce dernier est-il ou non sanctuarisé ?

Autre remarque qui ne concerne pas directement le budget, mais le verrou de la formation. Vous m'avez dit qu'il y avait six groupes de travail, mais cela n'apparaît pas. Je pense qu'on pourrait imaginer pour ce secteur un type d'emplois jeunes, qui permettrait de lui envoyer le message suivant : on a les jeunes, on peut avoir l'argent, on a les emplois et il s'agira d'emplois définitifs. Cela permettrait de sortir de la discussion générale sur les emplois aidés. Il y a là une carte à jouer.

Deuxièmement, je voudrais être rassuré, face à certaines incertitudes. Vous dites qu'une impulsion est donnée à la recherche. Les chiffres semblent montrer que vous tenez vos engagements. Mais est-ce un « plus » ou est-ce du redéploiement ? En effet, on note par ailleurs que mille postes de chercheurs seront supprimés.

Par ailleurs, la taxe poids lourds est évaluée à 800 millions d'euros. Comment avez-vous fixé son taux et calculé cette estimation du produit ?

Quel est le rôle de la Caisse des dépôts, s'agissant du prêt à 1,9 % pour les logements sociaux ? On a supprimé l'aide au diagnostic « logement social », prévue dans la première version du Grenelle. On vient de supprimer la PALULOS. On dit que tout cela se retrouvera dans ce prêt hyper-bonifié à 1,9 %. Mais la Caisse des dépôts est très sollicitée actuellement. En un mois, elle l'a déjà été pour 30 milliards d'euros. Est-ce que le milliard est bien assuré ? A l'inverse, pourquoi s'est-on arrêté dans la rénovation des logements sociaux, en ramenant leur consommation d'énergie de 280 à 150 kilowatts-heure par mètre carré ? On aurait pu dégager un milliard de plus, pour aller directement à 50 kilowatts-heure par mètre carré. Est-ce possible ?



Vous avez dit qu'il y avait 0,5 milliard de crédits frais et 0,7 milliard de redéploiements. Ceci inclut-il l'aide à la rénovation des bâtiments de l'État ? Dans la première version du Grenelle 1, vous aviez estimé qu'il faudrait tout de même la doter d'un milliard d'euros par an. Que sont-ils devenus ? Sont-ils dans ces crédits ?

Troisièmement, vous avez dit tout à l'heure qu'il fallait une vision globale. Mais cette vision globale nous manque en amont – pour connaître le coût du Grenelle – comme en aval – pour savoir qui paie les charges. Vous avez dit que l'État augmentait faiblement ses dépenses. On le voit. Mais ensuite, qui paiera ? Les entreprises, les ménages ou les collectivités locales ? Cela dépend du financement des opérateurs ou des opérations. S'il y a des taxes et des redevances, sur qui pèseront-elles ?

Je vous donnerai deux exemples. S'agissant du transport aérien, la fin du budget général s'accompagnera de la fin de la contribution. Il y aura donc des taxes. Mais qui les paiera ? Pour l'entretien du réseau ferré, dans la première version du Grenelle, à compter du 1er janvier 2009, était prévue une aide de l'État de 50 millions d'euros par an. Cela se traduit, dans le budget, par une baisse de la subvention de 63 millions d'euros. On a dit que ce serait compensé par les tarifs des péages. Mais ce sont les collectivités territoriales et les clients qui paient les péages !

Je réitère donc ma demande de disposer d'une vision globale en aval et en amont de façon qu'on connaisse la répartition des charges, notamment en ces temps de crise.

**M. Alain Gest.** Monsieur le ministre d'État, le groupe UMP se réjouit de voir que le budget du MEEDDAT traduit financièrement les engagements du Grenelle. Je ne reviendrai pas sur les chiffres, mais je souhaite vous dire que nous sommes à vos côtés pour faire en sorte que cette période de crise économique et financière ne serve pas d'alibi pour oublier l'esprit du Grenelle qui a été engagé et sacralisé par le vote unanime de la semaine dernière, mais qu'au contraire cet esprit inspire une réorganisation de notre économie.

Première question, sur la prévention des risques technologiques, industriels et naturels : comment est structurée l'augmentation des fonds Barnier, qui augmentent de 50 % ?

Deuxième question : le plan d'action pour le traitement des sites pollués est pris en charge par l'ADEME. Mais quel est son contenu ?

Troisième question, sur la préservation de la biodiversité : l'engagement 74 du Grenelle concerne les parcs naturels. Qu'en sera-t-il en 2009 ?

Quatrième question, sur les transports : un des rapporteurs précédents vous a demandé de confirmer la pérennité de l'AFIFTF. Je me contenterai d'évoquer les problèmes de crédits d'étude des lignes à grande vitesse qui ne seront pas

réalisées immédiatement – notamment, celles qui ont pu être ajoutées quand le ministère a été à l'écoute des parlementaires qui souhaitaient compléter l'excellent texte présenté à ce sujet.

Cinquième question, sur la sécurité routière : pouvez-vous nous confirmer qu'il n'y aura pas de double peine sur le gilet et le triangle ?

Sixième question, sur l'énergie : un amendement a été repris lors du vote de la loi Grenelle, s'agissant des schémas régionaux des énergies renouvelables. Compte tenu de la navette parlementaire sur le Grenelle, puis du Grenelle 2, il m'apparaît hautement souhaitable que, dans l'attente de la réalisation de tels schémas, une forme de moratoire soit envisagée pour les secteurs qui se sont développés plus vite que les autres. Sinon, vos schémas ne feront que transcrire ce qui a déjà réalisé dans les différents départements et les différentes régions.

Ma dernière question concerne la recherche sur le développement durable: quels sont les objectifs du «fonds démonstrateurs recherche», notamment pour 2009 ? Comment fonctionne réellement ce fonds ?

**M. Yves Cochet.** J'ai moi aussi quelques questions assez précises à poser, au nom du groupe GDR.

Première question : la taxe poids lourds prévue dans le Grenelle et à l'article 60 du projet de loi de finances, sera mise en place d'abord en Alsace puis dans le reste de la France au bout de trois ans. Mais d'un autre côté, on baisse la taxe à l'essieu au niveau communautaire. Est-ce que le solde sera positif ou négatif ? Est-ce que ces deux mesures contradictoires ne vont pas s'annuler ?

Deuxième question : dans le projet de budget, est prévu un gel des dotations des collectivités territoriales. Or une partie des mesures du Grenelle repose sur les collectivités territoriales. Si les collectivités ont davantage de charges, pourra-t-on mettre en place tout le Grenelle de l'environnement ?

Troisième question sur la contribution « climat énergie ». On a vu de quelle manière elle était reportée : un groupe de travail fera un rapport. Elle ne figure d'ailleurs pas dans vos prévisions budgétaires jusqu'en 2011. Pourtant, elle est beaucoup plus simple à instituer qu'un bonus-malus qui est une véritable « usine à gaz ». On sait ce qu'est un prélèvement sur les énergies, qui est en outre socialement juste. Cela revient à augmenter les prix de l'énergie, certes, mais les hausses sont « remboursées » par un chèque de Bercy en fin d'année ; on peut faire en sorte que les ménages les plus défavorisés reçoivent plus que ce qu'ils auront dépensé de taxation de l'énergie en plus. Voilà pourquoi, selon moi, il faudrait plutôt accélérer la contribution climat énergie.

Quatrième question sur la trame verte et bleue, qui est l'engagement 73 du Grenelle. À la page 247 du document budgétaire, sont prévues des mesures incitatives pour mobiliser des espaces nécessaires à la constitution de cette trame. Mais on ne sait pas exactement pour quelles sommes et selon quelle répartition.

Toujours à propos de cette trame verte et bleue, je voudrais que vous me disiez ce qu'est un « point biodiversité » et ce qu'est une agriculture « de haute qualité environnementale ». Je ne le sais pas.

Cinquième question sur la constitution de huit réserves naturelles en 2009, qui est l'engagement 74 du Grenelle. Cela signifie qu'en principe, 2 % de la France serait en protection forte dans les dix ans. Mais actuellement, nous n'en sommes qu'à 0,3%. Est-ce que les engagements qui sont prévus, même sur trois ans, dans votre budget, sont suffisants ? Je ne le crois pas. Ne faudrait-il pas être plus allants en ce domaine ?

Dernière question, sur l'inventaire des Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). Les collectivités qui auront en charge la mise à jour de ces inventaires auront-elles les moyens budgétaires de le faire ?

**M. le président Patrick Ollier.** Je donne la parole à M. Bussereau, pour répondre aux questions posées sur les transports.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.**  
**M. Saddier** s'est demandé comment parvenir au report modal. C'est tout l'enjeu de la loi Grenelle sur l'environnement, avec le développement du fret ferroviaire par des sillons nouveaux grâce aux lignes nouvelles, le canal Seine-Escaut, les autoroutes ferroviaires. Cela peut-il être remis en cause par la crise, comme le laissait entendre votre question ? Plutôt non : dans une période de difficultés, les acteurs économiques choisissent en général le transport de nature collective ou le transport le plus économique.

S'agissant de la pérennité de l'Agence de financement, vous voyez bien en 2009 comment l'on procède : un milliard de ressources récurrentes ; 1,2 milliard de subventions budgétaires propres ; 200 à 300 millions d'augmentation de redevances. Et à partir de 2011, la taxe poids lourds devrait assurer une partie des besoins de l'Agence.

S'agissant du fret ferroviaire, il est exact que les premières indications que nous donne la SNCF dans cette période sont affectées par l'état global de l'économie : dès lors que l'industrie automobile réduit provisoirement son activité, les transports d'automobiles neuves et les transports venant des sous-traitants vont souffrir ; puisque l'industrie de l'acier réduit la sienne, les transports de vrac d'acier vont également diminuer. En outre les consommateurs français ont modifié leurs habitudes ces derniers mois quant aux eaux minérales : il faudra revoir à la baisse les volumes transportés. Le fret ferroviaire, qu'il soit assuré par la SNCF ou par des opérateurs privés, va suivre tous les contrecoups de l'économie, ses mauvais moments comme ses redémarrages.

S'agissant du rapport Haenel, il est à l'étude, et nullement « enterré ». Il est très intéressant, mais nous avons demandé l'avis de la SNCF, celui de RFF, et celui des opérateurs autres que la SNCF. Le Gouvernement y travaille et fera savoir ce qu'il en retiendra. Nous attendons une deuxième partie du rapport

Haenel pour cette fin de mois : il s'agit du bilan de la régionalisation ferroviaire, à l'origine de laquelle était le sénateur Haenel.

La régénération du réseau ferré connaît une montée en puissance, partant de 400 millions en 2005 pour aller jusqu'à 900 millions. Nous signerons lundi prochain avec M. Borloo un projet de contrat de performance avec Réseau ferré de France. De plus certaines régions comme Midi-Pyrénées, Centre, Limousin, ont engagé des actions, dans le cadre des contrats de projets État région, au côté de l'État et de RFF, pour la régénération des voies ferrées.

Sur les lignes à grande vitesse prévues par le Grenelle, le ministre d'État vous a répondu : il y a actuellement une ligne à grande vitesse en construction qui est Rhin-Rhône, sans oublier la fin de Perpignan-Figueras. À quoi s'ajoute tout ce que vous avez voté dans le Grenelle et qui sera, je l'espère, conforté par le Sénat, avec tout d'abord Le Mans-Rennes, Nîmes-Montpellier, puis Tours-Bordeaux. Pour cette dernière liaison nous espérons signer au mois de novembre.

Sur les transports urbains, le ministre d'État lancera lundi le premier appel d'offres sur les tramways. Certains projets sont prêts : Angers, la suite du Mans, Nice, Tours, d'autres encore. Tous ces projets seront pris en compte.

Quel est l'avenir du Conseil national des transports (CNT) ? On est en train d'étudier la manière de mieux le saisir et mieux l'utiliser.

Y aura-t-il des mesures transports dans le futur texte Grenelle 2 ? Il y en a déjà beaucoup dans la loi Grenelle 1, mais il y aura des mesures notamment sur les transports en site propre. Il y a également, en complément des textes Grenelle, une mesure législative, à prendre dès que l'emploi du temps du Parlement le permettra, sur l'autorité de régulation ferroviaire.

M. Jean-Claude Fruteau a évoqué le contexte aérien. En septembre, s'agissant du trafic passager, il est plutôt à la baisse, sauf sur l'Amérique latine. Quant aux compagnies *low cost*, nous avons appris aujourd'hui la fin de Sterling Airways, qui était une compagnie importante. On avait prévu un regroupement des compagnies *low cost* dû à l'augmentation du prix du kérosène : on l'aura peut-être en raison de la crise internationale. On s'attend à la diminution de leur nombre : moins de compagnies, plus grandes, des modèles d'avions peut-être plus important qu'actuellement. Est-ce que le *low cost* est souhaitable ? Rappelons tout de même que pour tout la partie Ouest de la France, sur les aéroports de La Rochelle, Tours, Bergerac, Poitiers, Limoges et bien d'autres, sans oublier le futur aéroport de Brive, le trafic *low cost* est le seul ; et sur un aéroport comme Marseille, il représente presque 50 % du trafic. Enfin, une compagnie *low cost* a décidé d'ouvrir à partir de Roissy, une ligne vers la Corse où, jusqu'à présent, de telles compagnies n'étaient pas présentes.

S'agissant de la concurrence rail-fer, nous souhaitons dans le cadre du Grenelle que le fer se substitue à l'aérien partout où c'est possible. Déjà depuis Bordeaux sur les lignes s'arrêtant à Tours 65 % du trafic se fait par le rail ; et, sur

les cent lignes nouvelles, 100 % sur Lyon ; 100 % sur Bruxelles ; 65 à 70 % sur Londres ; sur Marseille, plus de 60 % ; sur Strasbourg, les 65 % sont atteints. Dès qu'il existe une offre de TGV de qualité, le trafic aérien diminue, ce qui ouvre des créneaux pour des liaisons internationales ou du moins intra-européennes.

S'agissant du ciel unique, trois choses : on met en œuvre le processus SESAR, très intéressant en termes d'économies d'énergie et de CO<sub>2</sub> ; nous discutons, dans le cadre du conseil des ministres, sur la révision des règlements « ciel unique » ; nous soutenons la proposition d'extension des compétences de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, en respectant bien sûr certaines règles. En novembre se tiendra à Bordeaux un sommet européen de l'aviation, où nous adopterons un premier bloc d'espace commun « Europe centrale » ; les blocs d'espace commun permettront de diminuer la longueur des vols, de réduire la consommation de carburant et de CO<sub>2</sub> et d'améliorer les descentes pour les riverains. Ainsi, sous la présidence française, nous progressons sur le ciel unique.

S'agissant de la bourse européenne des permis d'émission, le Conseil européen a adopté une directive visant à inclure l'aviation dans le système européen d'échange de permis. Nous sommes en faveur d'un système mondial pour les émissions de l'aviation civile. Nous soutenons ces initiatives au niveau européen et mondial.

Le trafic des aéroports connaîtra certainement quelques soubresauts s'il y a une baisse du trafic aérien. Pour Aéroports de Paris, nous attendons, avec M. Borloo et Mme Kosciusko-Morizet, le rapport Dermagne demandé par le Président de la République sur les chartes de développement durable de Roissy-Charles de Gaulle en particulier. Nous nous félicitons de l'accord entre ADP et l'aéroport de Schiphol pour l'échange de participations, parce qu'il va très bien avec l'accord passé entre Air France et KLM, qui est un succès et qui permet à Air France de se développer et d'être une des premières compagnies mondiales.

Sur les aéroports régionaux, nous continuons la mise en place des sociétés aéroportuaires et nous sommes très attentifs à la qualité du service.

Nous continuons la modernisation des CROSS, Monsieur Priou, avec un programme immobilier très important, la création d'un CROSS en Polynésie française, et la modernisation des CROSS Antilles-Guyane, et Réunion-Mayotte.

Suite à La Rochelle, le paquet Erika 3 va bien. Nous avons obtenu un accord, ce dont je remercie également votre collègue parlementaire européen Gilles Savary avec lequel nous avons beaucoup travaillé là-dessus. C'est un accord sur le reste du paquet Erika 3 qui était jusqu'alors refusé par les ministres européens. D'ici la fin de la présence française, avec le Parlement européen, nous allons pouvoir adopter l'ensemble de ce dispositif : ce serait une belle victoire française, car tout était encastré et nous avons pu, grâce au sommet de La Rochelle, débloquer ce processus et aboutir à un texte de compromis avec le Parlement européen.

Sur les ports, j'espère que sera conclu demain un accord historique avec la CGT, qui aura signé avec les ports et la manutention pour améliorer la réforme portuaire. Cet accord, qui améliore les conditions du transfert, a déjà été adopté à l'unanimité dans plusieurs ports, y compris à Nantes-Saint Nazaire ; sa signature par la CGT, avec les organisations patronales et en notre présence, nous permettra d'achever la réforme des ports par la nomination des conseils de surveillance, des conseils de développement, de compléter les directoires, de mettre en œuvre les transferts, les plans stratégiques des ports et la totalité de la réforme portuaire.

Quant à la réforme de l'enseignement maritime, nous y travaillons avec les régions concernées pour présenter à votre commission des propositions avant la fin de l'année.

Je précise à M. Tourtelier que, sur la taxe poids lourds, nous sommes dans le cadre de l'actuelle directive eurovignette. Cela nous permet de traiter notre réseau d'autoroutes non concédées, ainsi que nos routes nationales restantes, soit à peu près 15 000 kilomètres. Dans le cadre de l'eurovignette actuelle, 12 centimes au kilomètre sont un maximum et nous ne pourrions pas faire de variations sur les ouvrages, sur la congestion, etc. C'est pourquoi la France se bat pour une nouvelle directive eurovignette qui nous permettra de jouer sur les tarifs. D'ores et déjà, nous prévoyons 1,2 milliard de recettes à l'échelon 2011 si nous sommes prêts et environ 800 à 900 millions une fois déduits les frais de gestion, somme que nous pourrions affecter à l'AFIFT comme le souhaite le ministre d'État.

Sur la régénération, il y a en effet une petite baisse dans le budget de l'État. Mais nous compensons par l'augmentation des péages qui ne porte pas uniquement sur le TER ou le trafic des marchandises, mais surtout sur le trafic grandes lignes et notamment TGV ; c'est là que nous aurons des améliorations.

Monsieur Gest, nous prévoyons bien sûr des crédits d'étude pour les lignes à grande vitesse de la deuxième série. Sur la sécurité routière, je vous confirme que lorsque l'on a été sanctionné une fois parce que l'on n'a pas son triangle ou son gilet jaune, on ne peut pas l'être une seconde fois. Les instructions en ce sens ont été données. On constate d'ailleurs que nos concitoyens sont très respectueux et que ceux que l'on contrôle sont généralement équipés de ce dispositif.

Avec la baisse de la taxe à l'essieu, Monsieur Cochet, nous nous mettons au niveau européen. Elle diminue de 70 millions. C'est aussi une des mesures que nous devons envisager vis-à-vis de la profession routière pour lui permettre d'aborder dans les meilleures conditions la mise en œuvre de la redevance poids lourds. Mais ce n'est pas une suppression : nous nous mettons au niveau minimum, alors que nous étions à un niveau maximum.

**M. le président Patrick Ollier.** Certains députés souhaitent vous poser des questions sur les transports.

**M. Maxime Bono.** Le 1,2 milliard d'euros rajouté pour l'AFIFT ne représente que la moyenne des crédits consommés ces trois dernières années.

L'impasse de 7 milliards d'euros à l'horizon de 2012 reste donc entière. Comment, au-delà de cette dotation budgétaire et de l'arrivée à partir de 2011 du produit de la taxe nouvelle, comptez-vous équilibrer le budget de l'AFITF ?

Pour la régénération du réseau, il y aura 63 millions de moins, qui seraient compensés par les péages. Pensez-vous vraiment, au moment où l'on veut inciter au transfert modal de la route vers le rail, qu'il faut demander à l'usager final du ferroviaire un effort supplémentaire ? Cela me semble un peu contradictoire avec les préconisations du Grenelle.

Toujours sur la régénération du réseau, pourrait-on avoir un point réel sur le plan 2006-2010, souvent cité ? On s'aperçoit qu'au gré des régulations budgétaires, les objectifs n'ont pas été atteints. Vous avez annoncé l'ajout de 13 milliards de la part de l'État pour la régénération du réseau. Comment cela s'articule-t-il avec le sous-financement de l'AFITF, et avec le fait que visiblement le budget ne prévoit pas cette forte augmentation, pourtant bien nécessaire ?

Enfin, l'article 68 du projet de loi de finances prévoit de réduire la dotation de compensation au profit des régions du montant de la TVA qui n'est plus perçue sur la facturation par la SNCF. Êtes-vous bien certain que cette réduction soit conforme avec la règle générale qui prévoit que le régime fiscal, les normes techniques, les contraintes de sécurité ne donnent pas lieu à révision de la compensation ?

**Mme Catherine Coutelle.** Pour le financement de l'AFITF, n'aurait-on pas pu imaginer une taxe sur les bénéfices des autoroutes ?

Comment sont contrôlés les investissements sur les autoroutes ? Existe-t-il une autorité qui s'assure que les cahiers des charges, lors du transfert, ont bien été réalisés quant au suivi de l'amélioration du réseau ?

Page 62 du document budgétaire, il est fait état du passage des contrats de plan État régions aux nouveaux contrats qui seront gérés par les programmes de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI) et aujourd'hui financés par l'AFITF. Il y a un tuilage entre les CPER 2000-2006 et les PDMI qui ont mis plus d'un an à être réalisés, puisque nous avons été interrogés en septembre 2007 et qu'ils sortiront probablement en janvier 2009 : l'État a gagné un an, pendant lequel il ne s'est rien passé sur les routes. A partir de janvier 2009, qui décidera comment se feront les arbitrages sur les projets ? Qu'en est-il des projets prévus mais non totalement engagés ? Bien sûr, je pense à une route en particulier, mais bien des régions sont aujourd'hui enclavées. Le transfert modal ne se fera pas tout de suite. On a encore besoin d'amélioration du réseau.

**M. Dominique Le Mèner.** Je souhaite interroger le ministre sur le tonnage autorisé en matière de transports poids lourds. Aujourd'hui, un certain nombre de pays européens admettent un maximum de 44 tonnes. Nous sommes aujourd'hui limités à 40 tonnes. Selon un certain nombre d'études très précises, le passage à 44 réduirait la consommation rapportée au volume, et endiguerait

l'augmentation du nombre de véhicules en circulation. Est-ce que cette mesure réglementaire de bon sens et qui ne coûte rien pourra un jour être prise ?

**M. Jean Proriot.** Monsieur le secrétaire d'État, vous avez insisté tout à l'heure sur la régénération des voies et la participation des régions. L'Auvergne est demanderesse à cet égard mais elle est un peu à la traîne. Est-ce que vous vous employez pour qu'enfin on signe une convention permettant à l'Auvergne d'accéder aux crédits que vous avez attribués ?

Hier, en Lozère, une manifestation a réuni plus de mille personnes qui s'inquiètent pour la survie du « Cévenol », la ligne Clermont Nîmes. Il semblerait que, sur une portion du parcours, Langeac-Langogne, il y ait une suspension du trafic. Avez-vous des apaisements à nous donner ?

**M. Francis Saint-Léger.** Le projet de mise à deux fois deux voies de la RN 88, qui relie Lyon à Toulouse, met en jeu l'aménagement du territoire, avec le désenclavement du sud du Massif central, mais aussi le développement durable, car il s'inscrit – pour l'une des premières fois en matière autoroutière – dans une charte de développement durable. Il doit maintenant trouver sa place dans la suite du Grenelle de l'environnement. Je voudrais connaître l'état d'avancement de ce dossier, sachant qu'un avis favorable a été rendu concernant la PSI et que les études les plus urgentes concernant le contournement des villes ont été maintenant réalisées ? Est-ce que l'inscription au PDMI, très attendue, fait partie de vos priorités ?

**M. Jean Grellier.** Même si j'approuve globalement le développement prioritaire des alternatives à la route, je souligne le retard important pris dans le désenclavement de certains territoires que connaît bien M. le secrétaire d'État : la route Centre Europe Atlantique et ses différentes branches sud, centre et nord. Pour faire suite aux financements inscrits dans le précédent contrat de projets 2000-2006, les PDMI ont été annoncés il y a plus d'un an. Où en sont-ils aujourd'hui ? Les préfets de région ont-ils connaissance de leurs enveloppes ? De quelle manière sont-elles inscrites dans le budget 2009 et les suivants ? Quelle suite sera désormais donnée à cette procédure de PDMI ?

**M. Jean-Louis Léonard.** M. le ministre d'État a parlé du fonds démonstrateur de l'ADEME comme venant abonder la recherche. C'est plutôt là du développement ; la recherche n'a pas été vraiment citée. Le Président de la République a confirmé les 400 millions d'euros inscrits dans le programme pluriannuel du PREDIT 4 : c'est 17 % de mieux que le programme 3 lancé en 2001, ce qui est une très bonne chose. Le programme 3 avait été abondé en 2004 par le plan « Véhicules propres et économes ». Au départ, il avait été envisagé d'abonder ce plan PREDIT 4 de 100 millions dans le cadre du Grenelle. Qu'en est-il ? Ces sommes ne sont pas aujourd'hui au budget. Viendront-elles ? Prendront-elles la forme d'un nouveau plan « Véhicules propres et économes » ?



M. le Président de la République a évoqué une répartition des crédits de recherche sur les transports terrestres très axée sur le véhicule propre : en résulte-t-il que l'on va remettre en cause le protocole relatif à la recherche sur les transports terrestres qui a été signé au mois de juillet?

**M. Thierry Benoît.** Je souhaite des précisions sur l'écotaxe. Par l'amendement 2058 du Gouvernement à l'article 10, nous avons instauré le principe de la prise en compte des spécificités de certaines régions de France, notamment de leur situation périphérique et de leur éloignement du cœur de l'Europe, mais aussi du manque d'offre de moyens de transports alternatifs, qu'il s'agisse de fret fluvial ou ferroviaire, et enfin la prise en compte des préoccupations d'aménagement du territoire. Au moment où nous allons instaurer cette nouvelle taxe, pourrons-nous véritablement tenir compte des disparités entre les régions ? Pourrez-vous trouver un mode de recouvrement assez simple, efficace et surtout peu onéreux ?

**M. le président Patrick Ollier.** Monsieur le ministre, nous aussi sommes intéressés par le rapport Haenel. Un groupe de travail sera constitué au sein de cette commission et se réunira le 12 novembre. Nous sommes en effet très préoccupés par le fonctionnement de la SNCF en général, et par celui du fret en particulier. Nous allons donc étudier très sérieusement les problèmes de fret pour participer au débat qui vous conduira probablement à prendre des décisions, monsieur le ministre, car cette inquiétude va croissant.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** Merci de nous annoncer la mise en œuvre de ce groupe sur le rapport Haenel. Nous pourrons une fois de plus dégager en commun les bonnes solutions.

Sur le financement de l'AFITF, Monsieur Bono et Madame Coutelle, nous disposons de 13,8 milliards de CP cumulés sur 2009-2013, avec une montée en puissance à partir de 2009 pour aller en 2013 jusqu'à 3,2 milliards. Nous le finançons par la taxe d'aménagement du territoire, par la redevance domaniale sur les sociétés d'autoroutes qu'on envisage d'augmenter fortement – ce qui répond à la demande de Mme Coutelle d'un prélèvement sur les autoroutes ; par les subventions budgétaires ; par une mise en concession, celle de l'A 63 au sud de Bordeaux entre Salles et Saint Geours de Maremne ; enfin, par la fameuse taxe poids lourds à partir de 2011.

Ce que nous allons signer lundi avec Jean-Louis Borloo concerne les ressources propres de RFF, à savoir les péages. L'État fait chaque année un apport au budget de RFF, éventuellement pour certaines opérations de régénération dans le cadre des contrats de projets État-région. Il s'agit là de l'entretien du réseau existant, alors qu'avec l'AFITF il s'agit de la création de réseaux nouveaux.

Dans le secteur routier, on terminera en 2009 ce qu'on n'avait pas terminé des contrats de projets État région. On attaquera ensuite le PDMI. Nous aurons les retours des préfets de région le 15 décembre. Nous réfléchissons sur la base de

760 millions d'euros par an sur la période 2008-2012, à partir des priorités qui seront proposées par les préfets de région et du dialogue que nous aurons avec les députés, les sénateurs, les conseils généraux et régionaux. Je précise à M. Grellier et Mme Coutelle que nous sommes bien conscients de la nécessité d'agir sur les RN 147 et 149 et sur l'ensemble de la route Centre Europe Atlantique, donc sur la RN 141 en Charente, dans la région de Chabanais et de la Rochefoucauld. J'ai déjà indiqué à plusieurs reprises aux élus que la priorité dans cette région Poitou-Charentes serait donnée à ces axes et non à d'autres situés en Charente-Maritime ; ce département devra faire preuve de solidarité en faveur des axes qui ont davantage besoin d'être aidés dans les autres départements, en particulier les Deux-Sèvres, la Vienne et la Charente.

Où utilise-t-on les 44 tonnes ? Pour la desserte des grands ports maritimes. On étend l'autorisation de le faire pour les ports fluviaux dans le cadre d'une politique d'intermodalité. Et les préfets ont la consigne d'être souples pour tout ce qui concerne le transport des produits alimentaires, le blé, la betterave, et les grumes dans les zones forestières. Ainsi le 44 tonnes n'est pas autorisé en France, mais il y a toute une série de dérogations là où son usage est utile en termes de développement durable et d'intermodalité.

Monsieur Priol, pour l'Auvergne, on passera une convention spécifique. Le préfet est mandaté pour mobiliser trois fois 60 millions d'euros – provenant de l'État, de RFF et de la région – sur le réseau ferroviaire auvergnat qui a en effet le plus mauvais état de notre pays. Le Cévenol figure dans ce plan. Toutefois, comme c'est une voie unique, des arrêts de trafic pendant les travaux de mise à niveau seront peut-être nécessaires.

Monsieur Saint-Léger, la RN 88 sera traitée dans le cadre du PDMI. Nous attendons un retour du préfet Schott et ce sera sans doute dans les priorités de la région Languedoc-Roussillon, avec la RN 116. Nous sommes donc très attentifs à cet axe qui relie l'ensemble des autoroutes au sud-est de la France.

Monsieur Léonard, les crédits du PREDIT, auquel nous sommes tous très attachés, passeront de 300 à 400 millions d'euros. Comme l'a dit le Président de la République, ainsi que le ministre d'État dans le cadre du Grenelle, nous en ferons un outil privilégié. Nous verrons avec vous comment améliorer encore les moyens mis à sa disposition.

Monsieur Benoît, il faut que la redevance poids lourds soit efficace, qu'elle favorise le report modal, qu'elle nous aide à financer les structures de transport collectif et qu'en même temps nous tenions compte de ce qu'a souhaité le Parlement lors du vote de l'article 10 du Grenelle. L'article 10 du Grenelle pose le principe de la taxe ; l'article 60 de la loi de finances en fixe les modalités d'application. Ensuite on engagera un dialogue avec les utilisateurs, les régions, la profession routière, pour voir comment on travaille sur le mode de recouvrement. En Autriche et en République tchèque, on procède par des portiques et des micro-ondes. Pour la France, on pense plutôt au satellite, comme en Allemagne : c'est

moins cher et plus interopérable. Il faut que cela coûte le moins cher possible, et il faut pouvoir tenir compte des aspects de périphéricité que vous avez évoqués. Cela fera l'objet d'un dialogue avec les régions et la profession. Nous comptons nous appuyer sur le système Galileo.

**M. le président Patrick Ollier.** Je vais donner la parole à certains collègues qui souhaitent poser des questions à M. le ministre d'État et à Mme la secrétaire d'État.

**M. André Chassaing.** Le programme 113 est relatif à la gestion des milieux et à la biodiversité et à la mise en œuvre nationale des mesures de gestion de l'eau. J'avais soulevé, lors d'une commission précédente, le problème des zones humides. La mise en application de la loi sur l'eau se traduit par une exigence de demandes d'autorisations, pour pouvoir réaliser des travaux. Or les préfetures ne sont pas obligées de réaliser un zonage des zones humides. Il en résulte parfois des situations très conflictuelles : des agriculteurs sont régulièrement verbalisés quand ils font de l'assainissement, en raison d'un manque de connaissance des zones humides. Il faudrait rendre obligatoire un tel zonage.

Le programme 170 touche à la météorologie. Tout le monde connaît les problèmes de Météo France : on prévoit de supprimer 50 % de ses centres départementaux ; à l'horizon de 2017, ses effectifs devraient avoir baissé de 30 %. Cela risque d'avoir de graves conséquences sur les différents territoires, d'autant que les phénomènes dangereux sont souvent très localisés. Ce sera d'autant plus dommageable que les changements climatiques se traduiront par des phénomènes météorologiques violents. L'Organisation météorologique mondiale a d'ailleurs attiré l'attention sur la nécessité qu'il y a de disposer d'un service météorologique « à la hauteur ».

**Mme Frédérique Massat.** Mon intervention portera d'abord sur la trame verte et bleue. Je m'inquiète du fait que nous avons peu d'indications ou de renseignements sur les compensations ou les incitations qui pourraient accompagner la mise en place de ce dispositif sur les territoires.

Elle portera ensuite sur la politique de l'eau et sur les agences de l'eau, qui connaissent aujourd'hui de graves difficultés financières. C'est le cas de l'agence de l'eau Adour-Garonne, que je connais bien. Pourtant, de tels outils sont indispensables, notamment aux communes rurales, où elles réalisent d'importants travaux d'assainissement. Ces agences pourront-elles continuer à faire leur travail ? Comment remédier à l'état catastrophique de leurs finances ?

**M. Philippe Meunier.** J'ai été chargé par cette commission d'une mission d'information sur la pollution du Rhône par les PCB. Je vous avais remis, Madame la ministre, une copie de mon rapport qui comprend trente-quatre propositions de portée sanitaire, environnementale et scientifique. Quelles suites comptez-vous leur donner ?

Dans le cadre du bonus-malus institué au moment de l'achat d'une automobile, avez-vous prévu un dispositif d'exonération du malus pour les personnes handicapées qui sont dans l'obligation d'acheter des voitures à boîte de vitesse automatique émettant davantage de gaz à effet de serre ?

**M. François Brottes.** Monsieur le ministre d'État, nous sommes dans une situation de crise internationale grave. Nous nous étonnons que le Président de la République n'ait pas considéré que la croissance écologique pouvait répondre en partie aux problèmes que nous rencontrons. Comme vous l'avez fait remarquer, c'est une chance pour les générations futures. Mais c'est aussi une chance pour le présent : le secteur du bâtiment permet de créer de l'emploi sur place sans forcément favoriser les importations ; le secteur des économies d'énergie est favorable à la balance commerciale et à notre industrie ; le secteur des transports en commun renforce la mobilité et est meilleur pour la planète ; les infrastructures coûtent de l'argent, mais elles créent aussi de l'emploi.

Nous nous étonnons que l'on ne profite pas de cette aubaine pour mettre au point un vrai plan de relance, au nom d'une croissance écologique à laquelle nous croyons. Cela ne ressort pas, en effet, des propositions qui nous sont faites. Pourtant, ce serait une erreur de continuer à étaler dans le temps, et les Grenelle, et les budgets.

**Mme Catherine Quéré.** La loi Grenelle vient d'être votée. L'article 28 confirme le doublement du crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique. Si les dispositions fiscales inscrites dans le projet de loi de finances 2009 mentionnent effectivement ce doublement, il faudra attendre 2010 – et la déclaration portant sur les revenus de 2009 – pour qu'il s'applique effectivement. Peut-on faire en sorte que ce doublement du crédit d'impôt s'applique dès la déclaration de 2009 portant sur les revenus de 2008 ?

**M. André Flajolet.** Monsieur le ministre d'État, vous avez fait allusion à AgriMer, ce qui nous renvoie à l'article 54 de la loi de finances. Il est prévu d'imposer aux agences de l'eau le versement partiel du produit de la redevance pour pollution diffuse à AgriMer, qui serait chargée d'appliquer le programme « Écophyto ». Or AgriMer n'existe pas encore à ce jour. Ce serait un rhabillage de l'office national interprofessionnel des grandes cultures (ONIGC), qui n'a pas cette compétence en matière d'environnement. Cette méthode me paraît contradictoire avec le rôle stratégique dévolu à l'office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA) à la page 224 du document budgétaire. Ce serait enfin remettre en cause l'autonomie des comités de bassin et mettre en difficulté des agriculteurs qui seraient accusés ou soupçonnés d'être à la fois dans les agences et en dehors. Les responsables agricoles que j'ai consultés m'ont précisé qu'ils n'étaient pas demandeurs de ce projet, les agences de l'eau et l'ONEMA étant tout à fait capables d'assurer la gestion du programme « Écophyto ». J'aimerais avoir votre avis sur cette question.

**Mme Corinne Erhel.** S'agissant des centres départementaux de Météo France, je partage l'inquiétude de M. Chassaigne. Monsieur le ministre d'État, qu'entendez-vous exactement par « resserrement de l'organisation territoriale » de l'établissement Météo France ? Quel impact cela peut-il avoir en termes de postes ?

**Mme Catherine Coutelle.** Dans ma région, l'agence de l'eau se refuse à financer les stations d'épuration des communes rurales. Par contre, elle finance des stations d'irrigation pour les agriculteurs. Les communes rurales qui doivent se mettre en conformité avec la loi sur l'eau se trouvent pénalisées. Continuerez-vous à soutenir ce type de politique ?

Par ailleurs, j'ai cru comprendre que l'État se déchargerait de la déclaration de catastrophe naturelle, qui serait laissée au jugement des compagnies d'assurance. J'espère me tromper.

Je soutiens moi aussi notre collègue André Chassaigne. Pour connaître les zones inondables et pouvoir faire de la prévention, des prévisions météorologiques précises sont indispensables.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.** M. Christophe Priou est intervenu sur les huiles végétales. Actuellement, le droit français est en conformité avec le droit européen qui n'est pas lui-même exempt de certaines ambiguïtés sur le sujet. Il prévoit en effet que les huiles végétales peuvent être utilisées, tant que cette utilisation est compatible avec le type de moteur et les exigences correspondantes en matière d'émissions.

Les analyses démontrent que lorsqu'il s'agit d'un moteur diesel, l'utilisation d'huiles végétales pures entraîne, avec le temps, certaines dégradations. On pourrait considérer que cela relève de la responsabilité de l'utilisateur, si ne se posait la question de la garantie du constructeur ; en général, ce dernier ne souhaite pas apporter sa garantie si l'utilisateur a recours à des huiles végétales pures, parce qu'il sait que la dégradation du moteur sera plus rapide.

En tout état de cause, les expertises que nous avons pu mener font apparaître des taux d'émission très élevés de certains polluants dangereux que nous essayons par ailleurs de réduire. On peut ainsi aller jusqu'à un doublement des émissions de monoxyde de carbone, un quadruplement des émissions d'hydrocarbures, une augmentation de 90 à 140 % des émissions de particules, une augmentation des aldéhydes allant jusqu'à 330 %, etc.

Le bilan des huiles végétales pures, en termes de pollution, n'est donc pas excellent. Voilà pourquoi, à ce stade, nous nous en tenons à ce qui est prévu, à savoir que les huiles végétales pures peuvent être utilisées par les agriculteurs et les pêcheurs, ainsi que par les collectivités dans le cadre de certains protocoles qui nous permettent de construire ces éléments de référence et, peut-être, de faire évoluer un jour cette politique.

Une question a été posée sur le recours aux technologies marines pour la production d'électricité. Une étude a été menée par l'ADEME pour identifier les zones favorables sur les différentes façades maritimes, en croisant les différents critères, techniques et environnementaux. Les résultats de cette étude seront communiqués très prochainement. Par ailleurs, un tarif *ad hoc*, introduit dans le dernier arrêté tarifaire pour l'hydroélectricité, devrait permettre de développer la filière. Le fonds démonstrateur devrait permettre de développer des démonstrateurs d'énergies renouvelables marines. Enfin, un pôle de compétitivité travaille sur ces sujets ; un réseau scientifique s'est d'ores et déjà mis en place en soutien de ce pôle de compétitivité. Avec le lancement, l'année prochaine, de l'appel à projets pour la construction des démonstrateurs, nous devrions disposer de tous les outils nécessaires au développement des énergies renouvelables marines.

En matière d'éolien *off shore*, nos objectifs sont très ambitieux. C'était déjà le cas avec la loi du 7 juillet 2006 : 4 gigawatts pour l'éolien en mer à l'horizon 2015 ; mais rien n'était prévu à l'horizon 2010. Les prévisions du Grenelle de l'environnement vont plus loin : on part d'un potentiel de 6 gigawatts à l'horizon 2020, dont 1 gigawatt attendu d'ici à 2012.

Un exercice est en cours, en vue de la révision de l'arrêté sur la DPI. Cet exercice intégrera ces nouveaux objectifs du Grenelle de l'environnement. Cela suppose évidemment d'améliorer le cadre réglementaire : il faut probablement supprimer les zones de développement éolien en version maritime, qui ne semblent pas adaptées au développement de l'éolien *off shore*, et instaurer, pour compenser cette évolution, une instance de concertation et de planification pour chaque façade maritime.

Monsieur Plisson, le système de tarification de l'Institut géographique national (IGN) peut paraître compliqué, mais il a sa cohérence. Cet institut a une mission de service public : la mise en place de référentiels, à grande échelle notamment. Un tel travail est partiellement subventionné par l'État. Selon une délibération du conseil d'administration, une partie du coût non couvert par l'État fait l'objet de facturations aux utilisateurs, que ceux-ci soient publics ou privés. Une distinction est faite selon l'usage qui est fait des données : usage commercial ou non commercial. En cas d'usage commercial, la tarification tient compte du chiffre d'affaires dégagé. Enfin, l'IGN peut commercialiser tout produit, en utilisant les données recueillies dans le cadre de sa mission de service public. Mais pour éviter toute distorsion de concurrence, le prix du produit doit intégrer le prix des données, tel qu'il est facturé par ailleurs à une entreprise privée qui essaierait elle aussi de produire de son côté des produits commerciaux.

Ce système est assez équilibré. Les ressources commerciales de l'IGN représentent aujourd'hui 50 % de ses revenus, le reste provient d'une subvention pour charges de service public : 75 millions d'euros en 2009. Cela nous paraît assez satisfaisant.

**M. Philippe Plisson, rapporteur pour l'équipement et le développement durables.** J'aurais aimé avoir des informations sur le système Galileo.

**M. le Ministre d'État.** Le financement de Galileo a été bouclé il y a maintenant cinq mois au niveau européen. M. Bussereau nous représentait à cette réunion, à laquelle participait Mme Péresse, qui, demain, devant la commission, pourra aborder les détails techniques.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Monsieur Plisson, vous êtes également intervenu sur la fiscalité incitative en matière de déchets.

L'article 41 de la loi Grenelle, qui a été enrichi par les parlementaires, prévoit que la taxe d'enlèvement des ordures ménagères devra intégrer, dans un délai de dix ans, une part variable pouvant prendre en compte le poids des déchets et leur nature.

**M. André Chassaigne.** C'est un très bon amendement !

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** En effet. Il convient d'en féliciter les auteurs, d'autant que, si l'on en avait beaucoup discuté à l'occasion du Grenelle de l'environnement, les groupes avaient eu du mal à avancer sur le sujet. Il était donc important que Parlement intervienne.

Le travail s'est poursuivi au sein d'un groupe de travail pluripartite, auquel participent l'association des maires de France (AMF) et l'AMORCE, à l'intérieur du comité opérationnel « déchets ». Aucun consensus technique ni politique ne s'est encore dégagé s'agissant des modalités précises de mise en œuvre. Il faut dire que la question est délicate. Des pistes existent néanmoins. On pourrait créer un budget annexe « déchets », avec l'idée d'aider les premières collectivités qui se lanceraient, *via* un financement ADEME, dès 2009 peut-être. Si besoin est, nous élargirons le sous-groupe du comité opérationnel (COMOP) pour y intégrer toutes les bonnes volontés et avancer davantage.

Sur la rénovation des bâtiments de l'État, notre budget n'est pas très lisible. Il est donc important de pouvoir l'expliquer.

Il existe un programme « urbanisme, paysages, eau et biodiversité », qui pose une action en faveur des « écoquartiers » : 5 millions d'euros par an. Mais on aurait tort de s'arrêter à ce chiffre pour mesurer l'ampleur de ce qui est fait par ailleurs. (D'autant que, même sur les écoquartiers, il s'agit surtout d'une mise à disposition de moyens humains.)

Pour la rénovation thermique des bâtiments de l'État, il y a beaucoup de mises à disposition de moyens humains. Une partie des moyens nécessaires aux audits immobiliers proviendra du CAS immobilier. Il y aura aussi un nouveau programme « entretien des bâtiments de l'État », avec des crédits pour les travaux d'entretien qui seront pris en compte à l'intérieur de cette ligne-là.

Une fois terminée la phase d'audit, interviendront les travaux, qui seront assez largement menés sous la forme de contrats de performance énergétique. C'est d'ailleurs ainsi que M. Borloo a négocié la mise à niveau de Roquelaure. Les montants n'apparaissent donc pas dans nos lignes budgétaires. Cela explique le décalage entre les estimations que vous avez pu voir et ce qu'on retrouve dans notre budget. Ce qui est écrit dans le PLF intervient seulement en complément des contrats de partenariat.

Plusieurs questions ont été posées sur le fonds démonstrateur. Tous les acteurs du Grenelle de l'environnement ont constaté qu'il manquait un maillon dans notre chaîne de l'innovation, entre la recherche et la mise sur le marché des nouvelles technologies. C'est notamment le cas pour les technologies qui nécessitent des investissements lourds, de plusieurs dizaines de millions d'euro, une implication des laboratoires scientifiques et une structuration des filières industrielles.

Le fonds de financement des démonstrateurs a donc été créé le 3 juillet dernier à l'ADEME. Il est doté de 400 millions d'euros sur quatre ans. Les filières sur lesquelles il va porter sont déjà identifiées : énergies renouvelables ; transports innovants ; captage et stockage du carbone ; stockage de l'énergie ; réseaux intelligents : bâtiments et urbanisme innovants, économes en énergie, et hydrogène. Des feuilles de route seront élaborées pour chacune des thématiques sélectionnées, qui viendront compléter la stratégie nationale de recherche.

Trois thématiques ont été identifiées comme prioritaires, ou du moins les plus avancées et donc susceptibles de faire l'objet des premières dépenses : véhicules propres ; biocarburants de seconde génération ; captage et stockage du carbone.

J'ai été interrogée sur la trame verte et bleue. Ce chantier est en cours de développement. Il s'agit d'y associer étroitement les collectivités locales et de mener la concertation. Nous sommes en phase d'identification : mesures de reconnaissance, labellisation, incitations pour mettre en place et surtout pour faire vivre la trame. Le comité opérationnel travaille sur différentes options possibles. L'une consisterait à mobiliser les instruments de développement rural. Mais il est difficile d'être plus précis, sauf à organiser une réunion *ad hoc* sur le sujet en vous présentant les membres du comité.

Le budget biodiversité connaît une augmentation de 15 % entre 2008 et 2009, passant de 190 à 220 millions d'euros. Les budgets 2010 et 2011 augmenteront dans les mêmes proportions. Cela permettra de couvrir nos objectifs en matière de ZNIEFF, de zones protégées et de protection des espèces. Dans le Grenelle de l'environnement, nous nous sommes en effet engagés sur de nouveaux plans de protection des espèces.

Lors d'une réunion de votre commission, M. Martial Saddier avait fait remarquer que sa vallée était un lieu particulièrement protégé, qui constituait un



des derniers lieux de passage possibles pour la faune. Il avait ajouté qu'il ne touchait pas de taxe professionnelle, que tout le monde souhaitait qu'il conserve intact cet espace, mais qu'il n'y était pas incité financièrement.

Le « point biodiversité » est basé sur l'idée consistant à inclure des critères de développement durable et d'environnement dans la dotation globale de fonctionnement. Pour le moment, nous ne sommes pas parvenus à un consensus sur la manière de procéder. Néanmoins, une réflexion est en cours avec Bercy et nous espérons avancer en 2009.

Météo France a connu un mouvement social, à l'issue duquel on a décidé d'aller vers une organisation cible de 55 centres météorologiques territoriaux. Cette réforme devrait se dérouler en deux phases.

Entre 2009 et 2011, on mettrait en place de nouveaux moyens techniques indispensables à la réorganisation de la production et des interventions de Météo France ; ces moyens sont aujourd'hui présents dans les départements. Ces années seraient par ailleurs mises à profit pour préparer l'accompagnement social de la réforme. Il n'y aurait pas de fermetures de centres.

Dans les années suivantes, entre 2012 et 2017, on opérerait des regroupements, rendus nécessaires pour toute une série de raisons techniques. Météo France est l'un des vingt prestataires de très grande qualité qui travaillent sur la lutte contre le changement climatique. Il ne s'agit pas d'oublier ni de laisser de côté ce qui est fait par ailleurs au niveau territorial. Néanmoins, il semble que cela puisse être fait de façon aussi efficace, voire mieux, dans des centres regroupés. On peut en discuter, mais c'est en tout cas le choix qui a été fait.

Sur les PCB, je voudrais inciter tous les membres de la commission qui ne l'ont pas encore fait à lire le rapport de M. Meunier, qui est sans concession. Le sujet est très délicat : il s'agit d'une pollution historique, par son ancienneté comme par sa durée prévisible. Nous ne disposons toujours pas de moyens de dépollution de très grande ampleur.

Un comité national de suivi s'était réuni le 6 février, pour travailler autour de quatre axes.

Premièrement, des mesures de connaissance, avec des analyses des sédiments, des poissons. Trois ministères au moins les cofinancent.

Deuxièmement, des mesures de recherche et développement, pour identifier les pistes de dépollution. Des recherches sont menées, avec un pôle basé à Lyon, sur la dépollution, et notamment sur la phytodépollution. Les financements ont été trouvés et ce programme de recherche a été lancé.

Troisièmement, des mesures d'accompagnement et de suivi des pêcheurs, qui sont plutôt délicates à mettre en œuvre sur le Rhône. Une douzaine de

pêcheurs professionnels sont concernés. Elles sont plutôt du ressort du ministère de l'agriculture et de la pêche.

Quatrièmement, des mesures d'élimination des équipements, qui figuraient dans les priorités de 2008, et qui figureront dans celles de 2009, de l'Inspection des installations classées.

Ce comité se réunira encore une fois avant la fin de l'année. Monsieur Meunier, ce serait l'occasion d'y présenter votre rapport. Nous pourrions faire le point sur ce qui a été fait de vos différentes propositions et sur ce qui pourrait être fait dans l'année qui vient.

Certains ont parlé du dispositif de bonus-malus et l'un de vous a évoqué le cas des personnes handicapées. Nous travaillons sur un projet qui n'a pas encore été arbitré, mais qui pourrait peut-être trouver son aboutissement dans la loi de finances rectificative. L'idée serait de prévoir pour ces personnes une exonération, sous certaines conditions, prenant en compte certains critères –détention de la carte, mention sur la carte grise «véhicule adapté pour les personnes handicapées».

Une disposition a été adoptée, dans le cadre de la première lecture du Grenelle 1, pour identifier les zones humides les plus importantes. Une définition précise de ce qu'est une zone humide est en effet indispensable si l'on veut faire avancer la question des zonages. Pendant longtemps, les définitions ont été différentes selon qu'on adoptait le point de vue du ministère de l'environnement ou celui du ministère de l'agriculture. Nous disposons donc maintenant des instruments pour travailler de manière concrète sur les grandes zones humides, pour les identifier et pour trouver des délimitations qui soient acceptées par tous.

Je terminerai sur l'évolution du régime de catastrophe naturelle. Une réforme est à l'étude. Elle est pilotée par le ministère de l'économie et des finances, mais le MEEDDAT s'y implique fortement. L'idée est de simplifier la déclaration d'état de catastrophe naturelle, mais pas de la laisser aux seules assurances. On pourrait prendre l'avis d'organismes scientifiques, d'établissements publics du type de Météo France ; un appel ou un réexamen serait possible, avec l'implication de l'État. Mais à ce stade, le pré-projet n'est pas encore prêt. Il devra faire l'objet d'une large concertation avant de passer devant le Parlement. La discussion est donc ouverte.

**M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État.** Monsieur Tourtelier, les montants n'ont pas changé, s'agissant du fonds de soutien «chaleur renouvelable» : 780 millions d'euros en AE et 330 millions d'euros en CP.

Des remarques ont été faites sur les emplois verts et sur une accélération possible de la relance, chère à François Brottes. J'espère que nous pourrions avancer sur ce point.

Monsieur Flajolet, les agences de l'eau conservent l'intégralité des sommes qu'elles avaient auparavant. La question était de savoir si le plan relatif aux phytosanitaires devait être mis en œuvre par elles ou par l'éventuel AgriMer. Nous n'avons pas de position tranchée, dès lors que, dans tous les cas de figure, les sommes issues de la redevance y seront exclusivement affectées. S'il y a un doute quelconque, je préfère que l'on revienne à la situation antérieure. Nous organiserons une réunion interministérielle pour en parler.

Mme la secrétaire d'État a répondu s'agissant des bâtiments publics. J'ajoute que le budget prévoit pour l'État exemplaire 100 millions d'euros par an, qui ont vocation à devenir 300 millions. Cela concerne les achats durables, les flottes automobiles et les efforts des ministères en complément sur les bâtiments publics. En outre, a été ouverte, au ministère des finances, une ligne de crédits sur les bâtiments publics, sur laquelle on pourra également intervenir à hauteur de 70 millions d'euros.

Monsieur Plisson, Monsieur Tourtelier et Monsieur Brottes, l'idée que la partie fiscale du Grenelle pourrait faire l'objet d'un traitement législatif autonome – ce qu'on avait parfois appelé « Grenelle 2 » a bien été évoquée. Votre commission et la commission des finances ont souhaité qu'elle soit immédiatement intégrée en projet de loi de finances initiale et rectificative pour que tous les éléments de financement, à la fois budgétaires et fiscaux, soient réunis. C'est le choix qui a été fait. Dès lors le texte complémentaire n'a que deux vocations : vérifier que ce qui n'est pas normatif dans le document Grenelle le devienne au plan législatif, et présenter les outils territoriaux qui ont été travaillés.

Je vous rassure : le 1,2 milliard de prêt hyper-bonifié, à 1,9 %, de la Caisse des dépôts, est sanctuarisé.

Je rappelle que, sur l'Agence de l'eau, 1,5 milliard d'euros de la Caisse des dépôts sont toujours disponibles.

S'agissant du doublement du crédit d'impôt en faveur de l'agriculture biologique, si on se basait sur la déclaration de 2009 portant sur les revenus de 2008, on donnerait à la mesure un caractère rétroactif. Mais nous avons noté votre intervention, madame Quéré, et nous étudierons ce point-là.

Pour le programme Galileo, un milliard d'euros publics était prévu ; il a été porté à 3,4 milliards, dans la mesure où il n'y a plus de participations privées. Les équipes de travail ont été mises en place. Pour la France, ce seront M. d'Escatha, président du CNES, et Raymond Rosso, du MEEDDAT.

**M. le président Patrick Ollier.** Je vous remercie, monsieur le ministre d'État et madame la secrétaire d'État.

Puis, la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire a examiné pour avis les crédits de la mission « **Écologie, développement et aménagement durables** » pour 2009 sur les rapports pour avis de M. Christophe Priou (*Environnement et énergie*), M. Martial Saddier (*Transports terrestres*), M. Jean-Claude Fruteau (*Transports aériens*), M. Jean-Yves Besselat (*Affaires maritimes*) et M. Philippe Plisson (*Équipement et développement durable*).

Conformément aux conclusions et aux propositions de MM. Christophe Priou, Martial Saddier et Jean-Yves Besselat, rapporteurs pour avis, M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis, ayant quant à lui fait part de ses réserves à propos de l'adoption du budget annexe « contrôle et exploitation aériens » et M. Philippe Plisson, rapporteur pour avis, s'étant prononcé contre l'adoption des crédits du programme 217 conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement durable, la Commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » pour 2009*, le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche s'abstenant et le groupe gauche démocrate et républicaine votant contre.

