



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 4

### AFFAIRES MARITIMES

PAR M. JEAN-YVES BESSELAT,

Député.

---



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
1. Les crédits du programme « Sécurité et affaires maritimes » : un budget globalement reconduit.....	7
2. Les crédits de la mer : une augmentation limitée au niveau de l'inflation.....	8
<b>I.— LA RÉFORME DES PORTS, ENTRE LES OBJECTIFS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ET LA NOUVELLE GOUVERNANCE</b> .....	11
A.— LA NOUVELLE GOUVERNANCE DES PORTS : CONTRÔLE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI DU 4 JUILLET 2008 .....	11
B.— DE NOUVEAUX MOYENS POUR L'INSERTION DES PORTS DANS LA LOGIQUE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT.....	13
<b>II.— LA SÉCURITÉ MARITIME : VERS DE NOUVELLES GARANTIES</b> .....	19
A.— LA RÉNOVATION DES CROSS : LA POURSUITE DES EFFORTS EST NÉCESSAIRE .....	19
1. Les missions des CROSS au cœur de la sécurité maritime .....	19
2. Bilan d'activité des CROSS en 2007 et 2008 .....	22
3. Une évolution des moyens destinés aux CROSS à conforter .....	26
B.— DE NOUVEAUX ENJEUX POUR LA SÉCURITÉ MARITIME EN 2009 : LE 3ÈME PAQUET SÉCURITÉ MARITIME DOIT ÊTRE ADOPTÉ AU NIVEAU EUROPÉEN.....	30
<b>III.— LA FORMATION MARITIME, GRAND CHANTIER DE L'ANNÉE 2009</b> .....	34
A.— LES NOUVELLES ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE FORMATION MARITIME .....	34
B.— LES MOYENS CONSACRÉS À CETTE POLITIQUE .....	35
1. Les subventions de fonctionnement.....	36
a) <i>Les écoles de la marine marchande</i> .....	36
b) <i>Les lycées professionnels maritimes</i> .....	36

<i>c) Les établissements d'enseignement agréés</i> .....	37
<i>d) Les bourses attribuées aux élèves des EMM et LPM</i> .....	37
<i>e) La formation continue des marins</i> .....	37
2. Les subventions d'équipement .....	38
<b>IV.— LE SOUTIEN À LA FLOTTE DE COMMERCE : CONSOLIDER LES ACQUIS DANS UNE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE TROUBLÉE</b> .....	40
A.— LA RÉUSSITE DU RIF MÉRITE D'ÊTRE MIEUX SOULIGNÉE .....	40
1. La mise en œuvre réglementaire de la loi est maintenant terminée, à l'exception du volet relatif aux jeux de hasard .....	40
2. L'immatriculation des navires au RIF est en bonne voie .....	42
3. Le GIE fiscal renouvelé est pleinement opérationnel .....	42
B.— LES MÉCANISMES DE SOUTIEN À LA FLOTTE DE COMMERCE .....	43
1. Le dispositif des allègements de charges sociales .....	43
<i>a) Les charges de retraites versées à la CGMF</i> .....	44
<i>b) Charges sociales patronales</i> .....	44
2. Les dispositifs d'allègement de charge fiscale .....	45
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	47

MESDAMES, MESSIEURS,

Le budget de la mer se présente cette année sous le signe inquiétant de la crise financière mondiale, des doutes qu'elle fait déjà peser sur l'économie réelle – notamment le transport maritime – et sur les moyens budgétaires qui pourront effectivement être consacrés à notre politique maritime.

« *Avis de tempête sur le transport maritime mondial* » titrait récemment un grand quotidien national spécialisé dans les questions économiques, en mettant en avant le fait que le principal indice du vrac sec (le *Baltic Dry Index*) est en train de s'effondrer depuis 4 mois atteignant 2221 points au milieu du mois d'octobre alors qu'il était à près de 12 000 points à la mi-mai.

Dans ce contexte incertain, l'enjeu du présent projet de budget se confond avec celui de la loi de finances en général, tel qu'il a été très simplement et clairement énoncé par le ministre en charge du budget dès les premières phrases de présentation en séance publique : « *Face aux difficultés de l'économie mondiale, les seules voies possibles sont la vérité et l'action. La vérité, parce que pour affronter les difficultés, il ne faut pas chercher à les nier, il ne faut pas chercher à les minimiser, il faut les reconnaître ; l'action parce que, face aux difficultés de l'économie mondiale, l'impératif, c'est aussi que l'État incarne la responsabilité et la vigilance, qu'il protège l'économie française et les économies des Français.* »

Cette analyse ne saurait mieux s'appliquer au monde de la mer. Le projet de budget retient par conséquent quatre priorités :

1.– La mise en œuvre de la réforme de l'enseignement maritime, pour préparer l'avenir ;

2.– La mise en œuvre de la réforme portuaire à la lumière des nouvelles orientations retenues dans le cadre du Grenelle de l'environnement ;

3.– Le renforcement de la sécurité maritime ;

4.– La consolidation du secteur du transport maritime.

Comme chaque année, votre rapporteur réalisera un travail de recomposition des crédits destinés à la mer, désormais éclatés entre plusieurs missions et programmes, le programme sécurité et affaires maritimes ne représentant qu'une petite partie des moyens destinés à la mer.

On peut ainsi mentionner :

– la mission « *Régimes sociaux et de retraite* », vers laquelle ont été transférés les crédits de l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM). Ce transfert est l'élément le plus logique de l'entrée en vigueur de la LOLF, car les crédits destinés à cet établissement, prenant en charge l'assurance maladie, invalidité, maternité et vieillesse des marins, représentaient près de 80 % de la section budgétaire. Depuis quelques années, la subvention de l'État à cet établissement avait tendance à augmenter sensiblement, dans la mesure où le gouvernement avait entrepris de clarifier son financement en mettant fin à un mécanisme complexe de compensation entre différents régimes. Cette augmentation de la subvention à l'ENIM pouvait laisser croire à tort que les crédits à destination de la politique maritime étaient globalement en augmentation, alors que la prise en charge sociale des marins n'en constitue en définitive qu'un aspect très particulier ;

– le programme 203 « *Infrastructures et services de transport* », au sein de la mission « *Transports* » qui retrace désormais les crédits de fonctionnement destinés au transport maritime, aux ports et au littoral, les crédits destinés à l'entretien du domaine public maritime, à l'entretien et à l'exploitation des ports maritimes, les crédits participant aux dépenses des ports autonomes maritimes, les crédits destinés à subventionner le lancement des liaisons de transport maritime courte distance, et surtout les crédits destinés aux investissements et subventions d'investissements dans les ports maritimes et la protection du littoral ;

– le programme 205 « *Sécurité et affaires maritimes* » sur lequel le présent rapport doit, en principe, se concentrer. Il retrace les crédits destinés à la sécurité et la sûreté maritime, à la formation des gens de mer et les aides à la flotte de commerce.

## 1. Les crédits du programme « Sécurité et affaires maritimes » : un budget globalement reconduit

Le projet de budget du programme « Sécurité et affaires maritimes » est quasiment reconduit à l'identique en crédits de paiement, tandis qu'il enregistre une légère augmentation en autorisation de programme.

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES » EN CRÉDIT DE PAIEMENT

(en millions d'euros)

INTITULÉ DE L'ACTION	LFI 2008	PLF 2009	Évolution PLF 2009/LFI 2008 (en %)
Sécurité et sûreté maritimes	28,7	28	-2,4
Gens de mer et enseignement maritime	10,4	11,8	+13,4
Flotte de commerce	75,3	75,9	+0,8
Action interministérielle de la mer	9,6	8,9	-7,2
Soutien au programme	10,4	9,8	- 5,7
<b>Total</b>	<b>134,5</b>	<b>134,5</b>	<b>=</b>

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DU PROGRAMME « SÉCURITÉ ET AFFAIRES MARITIMES » EN AUTORISATION D'ENGAGEMENT □

INTITULÉ DE L'ACTION	LFI 2008	PLF 2009	Évolution PLF 2009/LFI 2008 (en %)
Sécurité et sûreté maritimes	26,2	25,6	-2,2
Gens de mer et enseignement maritime	10,4	12,2	+17,3
Flotte de commerce	75,3	75,9	+0,7
Action interministérielle de la mer	8,4	8,4	=
Soutien au programme	10,4	9,8	+5,7
<b>Total</b>	<b>130,8</b>	<b>132</b>	<b>+1,5</b>

On ajoutera à ces tableaux que les dépenses fiscales associées à ce programme, à savoir la détermination du résultat imposable des entreprises de transport maritime en fonction du tonnage de leurs navires (aussi appelée « *taxe au tonnage* ») et le dégrèvement en faveur des entreprises d'armement au commerce, seront stabilisé en 2009 (même si l'impact fiscal global des ces deux dispositifs dépend de la santé économique du secteur maritime).

Pour avoir une vision complète des crédits disponibles dans le cadre du présent programme, il faut néanmoins prendre en compte à la fois les fonds de

concours mais aussi les ventilations entre programme qui sont prévues dès la loi de finances initiale.

Intitulé de l'action	PLF 2009 crédit directs (y. c. FDC et ADP)	Ventilation des crédits de pilotage, de soutien et/ou de polyvalence		PLF 2009 après ventilation (y. c. FDC et ADP)	LFI 2008 après ventilation (y. c. FDC et ADP)
		au sein du programme	entre programmes		
Sécurité et sûreté maritimes	29 974 346	+4 040 705	+ 123 633 142	+157 648 193	+155 371 494
Gens de mer et enseignement maritime	11 880 000	+1 967 065	+ 80 281 288	+94 128 353	+90 003 833
Flotte de commerce	75 898 000	+11 498	+ 654 753	+76 564 521	+75 933 752
Action interministérielle de la mer	8 930 000	+1 528 500	+ 30 632 767	+41 091 267	+41 585 763
Soutien au programme	9 817 654	-7 547 768	- 2 269 886	0	0
<b>Totaux</b>	<b>136 500 000</b>		<b>+ 232 932 064</b>	<b>369 432 064</b>	<b>362 893 842</b>

En prenant l'ensemble de ces crédits en considération, on peut se satisfaire de constater que le budget est en augmentation de près de 2%, ce qui représente également une quasi-stabilité compte tenu de l'inflation.

## 2. Les crédits de la mer : une augmentation limitée au niveau de l'inflation

Pour avoir une vision d'ensemble des crédits destinés à la mer, il faut aussi prendre en considération les crédits destinés aux ports maritimes, mais aussi à l'ENIM.

S'agissant de l'ENIM, dans le cadre d'un budget global de quelque 1,6 milliard d'euros, on constate que les moyens budgétaires destinés à son financement augmentent substantiellement (+ 3.9%). Cette augmentation est continue depuis plusieurs années, d'une part du fait de l'augmentation du nombre de retraités, mais aussi et surtout du fait d'une clarification de son financement. À un mécanisme peu clair de compensation inter-régime doit se substituer une intervention plus directe et plus lisible de l'État par le biais d'une subvention unique.



### CRÉDITS DE PAIEMENT POUR 2008

Numéro et intitulé de l'action/sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Prévisions FDC et ADP 2008
01	Pensions de retraite des marins	711 300 000	
03	Action sanitaire et sociale des marins	7 700 000	
<b>Totaux</b>		<b>719 000 000</b>	

### CRÉDITS DE PAIEMENT POUR 2009

Numéro et intitulé de l'action/sous-action		Titre 3 Dépenses de fonctionnement	Prévisions FDC et ADP 2009
01	Pensions de retraite des marins	738 587 000	
03	Action sanitaire et sociale des marins	8 813 000	
<b>Totaux</b>		<b>747 400 000</b>	

S'agissant des moyens destinés aux ports maritimes, on ne peut que regretter la complexité de leur lecture, puisque les moyens budgétaires sont éclatés entre la loi de finances, les contrats de plan États-régions et l'AFITF dont le budget est arrêté en début d'année. Grâce à un travail d'assemblage assuré par le gouvernement on peut néanmoins agréger les moyens destinés aux ports, pour constater un repli de l'ordre de 10%. Ce chiffre doit cependant être mis en regard avec le plan de relance portuaire en cours de préparation, sur lequel votre rapporteur reviendra dans le détail.

Le tableau complet des crédits destinés à la mer fait donc ressortir une légère augmentation de 2,1%, ce qui correspond à l'inflation moyenne depuis quelques années.

### ÉVOLUTION DES CRÉDITS DE LA MER (Y COMPRIS LES CRÉDITS AFFECTÉS À L'ENIM ET AUX PORTS)

(en millions d'euros)

INTITULÉ DE L'ACTION	LFI 2008	PLF 2009	Évolution PLF 2009/LFI 2008 (en %)
Crédits du programme « Sécurité et affaires maritimes »	134.5	134.5	=
Crédits affectés aux ports	79	71	- 10.1
Crédits affectés à l'ENIM	719	747	+3.8
<b>Total</b>	<b>932.5</b>	<b>952.5</b>	<b>+2.1</b>



## **I.— LA RÉFORME DES PORTS, ENTRE LES OBJECTIFS DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT ET LA NOUVELLE GOUVERNANCE**

Les ports maritimes ont engagé cette année une réforme importante dans leur gouvernance ; par ailleurs, le transport maritime a eu, dans le débat sur le projet de loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, toute la place qui revient à un transport peu émetteur de gaz à effet de serre, sachant que le débat a été particulièrement approfondi sur la question de la liaison de ces ports avec leur hinterland, notamment par voie ferrée et par voie fluviale.

### **A.— LA NOUVELLE GOUVERNANCE DES PORTS : CONTRÔLE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA LOI DU 4 JUILLET 2008**

La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire a pour objectif de redonner les moyens aux ports autonomes français d'affronter la concurrence internationale et de retrouver un niveau de performance comparable à celui des grands ports du Nord de l'Europe et de la Méditerranée.

– Les ports autonomes, désormais appelés « *grands ports maritimes* », n'interviennent plus, sauf cas exceptionnels, dans les activités de manutention. Leurs missions régaliennes d'autorité publique (police portuaire, sécurité et sûreté) sont réaffirmées, tandis que leurs fonctions de gestionnaire et d'aménageur de leur domaine prennent une dimension inédite. Les établissements portuaires pourront ainsi concentrer leurs moyens sur le développement du port et de ses activités, ainsi que celui de ses dessertes, en coopération avec les opérateurs concernés, avec une attention particulière au transport ferroviaire, au transport fluvial et aux autoroutes de la mer.

Pour faciliter l'exercice de ces nouvelles missions et dynamiser leur gestion foncière, cette loi a opéré un transfert en pleine propriété du domaine portuaire aux grands ports maritimes, à l'exclusion du domaine public maritime naturel et du domaine public fluvial naturel, qui resteront propriété de l'État. Elle réaffirme la vocation des ports à aménager et gérer des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire.

– Par ailleurs, la loi rationalise l'organisation des opérations de manutention, en instaurant une unité de commandement. Cette dernière répond à un triple objectif : améliorer la productivité des opérations de manutention, développer l'investissement privé dans les ports français et rétablir la confiance des principaux clients des ports, armateurs comme chargeurs. Cette exigence repose sur l'observation de l'organisation des entreprises et des ports concurrents : un chef d'entreprise doit pouvoir gérer l'ensemble des personnes qui travaillent au

développement de son activité, ce qui peut permettre de définir des objectifs de gains de trafic sans aucune ambiguïté.

Les ports devront transférer les outillages (grues, portiques...) qu'ils possèdent à des opérateurs dans les deux ans suivant la publication de la loi. La mise en œuvre de ces transferts accordera une place privilégiée aux opérateurs économiques locaux qui participent aujourd'hui à l'activité et au développement du port ou font actuellement appel aux services du port pour la manutention.

La loi prévoit également le transfert des personnels affectés à la conduite et à la maintenance des engins de levage.

– L'organisation actuelle des grands ports est remplacée par un conseil de surveillance et un directoire. Cette nouvelle organisation doit permettre aux ports de prendre des décisions avec une efficacité accrue. La composition de ce conseil de surveillance permet une représentation équilibrée de l'État, des collectivités locales, des salariés du port et des personnalités qualifiées choisies en fonction de leur compétence. Le président du directoire sera nommé par le gouvernement, ce qui est logique dans un établissement public de l'État. Un conseil de développement est en outre créé, qui remettra des avis aux instances dirigeantes du port. Il associera les acteurs économiques, les collectivités territoriales, les représentants des salariés des entreprises de la place portuaire et des personnalités qualifiées, dont les associations de protection de l'environnement. Il sera consulté sur le projet stratégique du port et sur sa politique tarifaire.

Les organes de décision de chaque port seront amenés à définir un projet stratégique. Celui-ci doit définir les objectifs du port, notamment en termes de croissance de trafic, et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Chaque projet stratégique devra être compatible avec un document-cadre de coordination, défini par un conseil de coordination interportuaire qui pourra être créé par décret entre les grands ports maritimes et le cas échéant les ports fluviaux d'une même façade maritime ou d'un même ensemble géographique.

**Pour la mise en œuvre de cette loi, les deux principaux décrets ont été publiés le 9 octobre dernier.**

Articles	Base légale	Décrets (ou observations)
Article 1	Code des ports maritimes, Article L101-4	<a href="#">Décret n° 2008-1032 du 9/10/2008</a>
Article 1	Code des ports maritimes, Article L101-6	<a href="#">Décret n° 2008-1032 du 9/10/2008</a>
Article 1	Code des ports maritimes, Article L102-3	<a href="#">Décret n° 2008-1032 du 9/10/2008</a>
Article 1	Code des ports maritimes, Article L102-4	<a href="#">Décret n° 2008-1031 du 9/10/2008</a>

Article 1	Code des ports maritimes, Article L102-4	<a href="#">Décret n° 2008-1031 du 9/10/2008</a>
Article 1	Code des ports maritimes, Article L102-6	<a href="#">Décret n° 2008-1032 du 9/10/2008</a>
Article 1	Code des ports maritimes, Article L103-1	<a href="#">Décret n° 2008-1032 du 9/10/2008</a>
Article 1	Code des ports maritimes, Article L106-3	<a href="#">Décret n° 2008-1032 du 9/10/2008</a>
Article 5		Décret éventuel, au plus tard le 1/06/09
Article 9, III		<a href="#">Décret n° 2008-1032 du 9/10/2008</a>
Article 16		Publication envisagée du décret octobre 2008

**Le premier de ces décrets** est particulièrement important puisqu'il précise la circonscription, le régime financier et les modalités de transfert des biens de l'État au port. Il précise également la gouvernance, s'agissant du conseil de surveillance et du directoire.

**Le second décret** prévoit que la durée du mandat du président de conseil de surveillance est de 5 ans, tandis que les membres du directoire sont aussi nommés pour cette durée.

À ce tableau, il faut également ajouter **6 décrets** du même jour (n° 2008-1033 à 1038) instituant les grands ports maritimes de Marseille, de Bordeaux, de Nantes-Saint-Nazaire, de la Rochelle, du Havre et de Dunkerque. Seul le décret relatif au port de Rouen n'a pas été pris à ce jour.

#### **B.— DE NOUVEAUX MOYENS POUR L'INSERTION DES PORTS DANS LA LOGIQUE DU GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT**

— La loi mentionnée ci-dessus a en outre été accompagnée d'une augmentation des crédits destinés aux ports. La part de l'État sera doublée dans les investissements portuaires inscrits dans les contrats de projets État-régions sur la période restant à courir 2009-2013, pour atteindre 445 millions d'euros sur un total de 2,7 milliards d'euros (172 000 millions d'euros pour l'investissement portuaire et 75 millions d'euros pour le dragage).

Parallèlement, l'État prévoit de renforcer son rôle dans l'entretien des accès maritimes des ports en portant sa contribution à 75 millions d'euros d'ici 5 ans, conformément à la responsabilité qui lui incombe en vertu du code des ports maritimes.

— Par ailleurs, le projet de loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, qui vient d'être voté en première lecture à l'Assemblée

nationale, met fortement l'accent sur la nécessité de développer les ports, avec leurs interfaces terrestres, mais aussi les autoroutes de la mer.

On peut en particulier mentionner, au niveau des principes, que l'article 10 de ce projet de loi établit le caractère prioritaire du transport maritime dans le domaine des marchandises. Il prévoit également qu'à cet effet, « *l'État accordera, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique et à l'aménagement et à la compétitivité des territoires.* » Afin de préciser le financement de ces actions, votre rapporteur a souhaité préciser que « *pour ce faire, un dispositif d'avances remboursables sur crédits carbone sera étudié pour faciliter le démarrage des projets innovants et permettre aux opérateurs de les stabiliser économiquement* ».

S'agissant des objectifs affichés, le projet de loi évoque le doublement de la part de marché du fret non routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports.

Un paragraphe particulièrement important porte en outre sur le développement des autoroutes de la mer, sujet sur lequel les efforts doivent être accentués.

– En plus de la loi Grenelle de l'environnement, il faut également mentionner la publication, avant l'été, de la loi sur la responsabilité environnementale (loi n° 2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008) dont l'article 14 prévoit qu'à l'intérieur de la circonscription d'un port autonome (devenus entre temps les grands ports maritimes), les espaces à vocation naturelle pérenne, délimités par le port autonome, y compris ceux du domaine public maritime naturel ou du domaine public fluvial naturel, peuvent faire l'objet :

– pour les immeubles propriétés du port autonome, d'une cession ;

– pour les immeubles propriétés de l'État, après avis du port autonome, d'une affectation ou d'une attribution au Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres. Priorité est alors donnée au port autonome, s'il le demande, pour assurer la gestion patrimoniale de ces espaces.

En application de cet article, un arrêté du 14 octobre 2008 porte affectation au profit du Conservatoire du littoral de divers ensembles immobiliers domaniaux situés sur l'estuaire de la Gironde.

Cette évolution démontre à la fois l'insertion des ports dans la logique du Grenelle et le recentrage de leur action sur ce qui constitue à proprement parler leur cœur de métier.

Ces objectifs se sont déjà traduits en 2007 et 2008 par des investissements importants au titre des contrats de projet État-régions (2007-2013) :

PORT CONCERNE	OPERATIONS*	Montant Total inscrit aux CPER	Part Etat	AE déléguées en 2007	AE programmées en 2008
ROUEN	Accès maritimes et infrastructures associées	185,00	51,00	0,20	0,20
	<b>TOTAL PAR – CPER Basse Normandie</b>	<b>185,00</b>	<b>51,00</b>	<b>0,20</b>	<b>0,20</b>
DUNKERQUE	Terminal Méthanier	70,00	25,00	0,50	
	<b>TOTAL PAD</b>	<b>70,00</b>	<b>25,00</b>	<b>0,50</b>	<b>0,00</b>
LA ROCHELLE	Anse St Marc – 1ère tranche : solde enrochement et digues	18,20	3,60	0,79	
	Anse St Marc – 2ème tranche : dragage et déroctage	16,00	3,20		1,32
	Réaménagement du terminal nord à flot	3,00	0,60		0,11
	<b>TOTAL PARL</b>	<b>37,20</b>	<b>7,40</b>	<b>0,79</b>	<b>1,43</b>
BORDEAUX	Modernisation du poste pétrolier 511 à Ambès	7,35	1,84		1,84
	Modernisation des quais et extension des terre-pleins portuaires	4,80	1,92	0,10	0,10
	<b>TOTAL PAB</b>	<b>12,15</b>	<b>3,76</b>	<b>0,10</b>	<b>1,94</b>
MARSEILLE	Réhabilitation portuaire	60,00	8,00		0,53
	<b>TOTAL PAM</b>	<b>60,00</b>	<b>8,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,53</b>
NANTES	Allongement du TAA de 90 M à Montoir	8,20	2,05	2,05	
	Poste à liquide	1,00	0,25	0,25	
	<b>TOTAL PANSN</b>	<b>9,20</b>	<b>2,30</b>	<b>2,30</b>	<b>0,00</b>
LE HAVRE	2ème phase de Port 2000	200,00	62,00	20,00	20,00
	Modernisation des équipements	51,80	14,80	0,62	1,75
	<b>Total PAH</b>	<b>251,80</b>	<b>76,80</b>	<b>20,62</b>	<b>21,75</b>
<b>TOTAL PA</b>		<b>625,35</b>	<b>174,24</b>	<b>24,51</b>	<b>25,85</b>
Martinique	Extension du terminal à conteneurs de la pointe des grives	7,00	2,50		0,50
	<b>Total Martinique</b>	<b>7,00</b>	<b>2,50</b>		<b>0,50</b>
Guyane : Degrad de Cannes	Réhabilitation du quai n°2	38,70	6,00	4,00	
	Mise au gabarit du chenal d'accès	21,50	4,00	1,00	
	<b>Total Guyane</b>	<b>60,20</b>	<b>10,00</b>	<b>5,00</b>	
Réunion	Quais 12 et 13	40,00	3,00	0,25	
	Approfondissement des postes 10 et 11	15,00	1,50		
	<b>Total Réunion</b>	<b>55,00</b>	<b>4,50</b>	<b>0,25</b>	<b>0,00</b>
<b>Total PIN d'OM CPER</b>		<b>122,20</b>	<b>17,00</b>	<b>5,25</b>	<b>0,50</b>
<b>Total PA et PIN d'OM CPER</b>		<b>#NOM ?</b>	<b>#NOM ?</b>	<b>29,76</b>	<b>#NOM ?</b>
Saint Pierre et Miquelon	Renforcement de la digue du bassin	3,05	1,30	0,12	
	Réparation quai des pêcheurs	0,50	0,20	0,16	
	Quai de l'alyse	0,70	0,35		0,70
	Réparation plateforme Ouest quai eaux profondes	2,10	1,05	0,30	0,55
	<b>Total Saint-Pierre et Miquelon</b>	<b>6,35</b>	<b>2,90</b>	<b>0,58</b>	<b>1,25</b>
<b>Total PA et PINOM CPER et Contrat de développement SPM</b>		<b>#NOM ?</b>	<b>#NOM ?</b>	<b>30,34</b>	<b>#NOM ?</b>

\* seules les opérations pour lesquelles une AE a été déléguée en 2007 ou est prévue d'être déléguée en 2008 figurent dans ce tableau. Pour mémoire, 2M€ d'investissement de l'Etat sont programmés au CPER pour le PA de la Guadeloupe (opération de 8M€)

– Pour continuer l'effort en 2009, le présent projet de loi prévoit un ensemble de crédits répartis entre le programme Infrastructures de transport, les contrats de projet État-régions et l'AFITF.

(en millions d'euros)

Ports maritimes	2006		2007		2008		2009	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
<b>Entretien</b> ports maritimes	67,711	67,711	67,535	67,535	47,6	47,6	53,05	53,05
<b>Investissement</b>								
CPER (financement par voie de fonds de concours AFITF)**	41,6	32	39,72	25,1	34,7	17,94	32	18
Hors CPER (fonds de concours AFITF)	2	2,82	1,7	2,34	2,45	1,42	-	-
Fos 2XL (inscrit directement au budget de l'AFITF)	27,4	0	0	7,8	0	12	-	-
<b>Total avec AFITF</b>	<b>138,711</b>	<b>102,531</b>	<b>108,955</b>	<b>102,775</b>	<b>84,75</b>	<b>79</b>	<b>85,05</b>	<b>71,05</b>

**En fonctionnement**, les dotations consacrées aux ports maritimes (ports autonomes métropolitains et ports non décentralisés) dans le projet de loi de finances initiale pour 2009 au titre du programme 203 « *Infrastructures et services de transport* » (hors AFITF) sont de 53 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement.

Ces crédits sont destinés au dragage, à l'entretien des voies d'accès et à l'exploitation des ouvrages des ports maritimes métropolitains et des ports maritimes restés sous l'autorité de l'État (Port de Dégrad-des-Cannes en Guyane, Port-Réunion, Ports de Saint Pierre et Miquelon, Port de Fort de France à la Martinique).

Le transfert aux collectivités territoriales des crédits d'entretien et de dragage des ports d'intérêt national, via la dotation générale de décentralisation – d'un montant de 11 millions d'euros – et le fait que les dotations d'entretien soient indiqués hors taxes à partir de 2008 expliquent la différence dans le montant des dotations entre 2007 (67,5 millions d'euros) et 2008 (47 millions d'euros). Les dotations d'entretien des accès maritimes sont en revanche à la hausse à partir de 2009. Le plan de relance portuaire prévoit en effet de ramener le taux de couverture par l'État de ces dépenses à 100% en cinq ans. Cet objectif se traduit en 2009 par une augmentation de 6 millions d'euros des crédits d'entretien des ports, soit une augmentation de 11% entre 2008 et 2009.

S'agissant par ailleurs des investissements, les crédits de l'État consacrés aux opérations d'investissement dans les ports maritimes métropolitains (ports de Dunkerque, Rouen, Le Havre, Nantes St Nazaire, Bordeaux, La Rochelle, Marseille), le port de La Guadeloupe et les ports d'intérêt national sont rattachés au programme 203 « *Infrastructures et services de transport* », par voie de fonds de concours de l'AFITF.

S'agissant du volet portuaire des crédits contractualisés, l'année 2007 constituait la première année d'engagement des contrats de projet État-régions



2007-2013 et s'est traduite par un très important niveau d'engagements, afin notamment de lancer les travaux de la 2ème phase de *Port 2000* au Havre. L'enveloppe d'autorisations d'engagements était de 37,4 millions d'euros et celle de crédits de paiement de 25,1 millions d'euros.

L'effort a été poursuivi en 2008, puisque les crédits CPER étaient de 34,7 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 17,9 millions d'euros en crédits de paiement.

Hors CPER, les crédits 2008 étaient de 9,2 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 6,4 millions d'euros en crédits de paiement pour l'ensemble des opérations portuaires, fluviales et littorales. Après répartition entre les trois pôles, le secteur portuaire disposait en 2008 de 2,45 millions d'euros d'autorisations d'engagement et de 1,42 millions d'euros en crédits de paiement.

Enfin, sont inscrits au budget de l'AFITF des crédits d'investissement pour des opérations majeures (*Fos 2XL*) antérieures aux CPER 2007-2013. En 2008, 12 millions d'euros sont ainsi programmés en crédits de paiement. Pour 2009, le budget prévisionnel de l'AFITF prévoit 32 millions d'euros en autorisations d'engagement et 18 millions d'euros en crédits de paiement pour les opérations des ports maritimes inscrites aux CPER 2007-2013.

Hors CPER, le budget prévisionnel de l'AFITF prévoit 10 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement à répartir entre les trois secteurs Port, Fluvial et Littoral. Enfin, le plan de relance portuaire se traduit budgétairement par la mise en place de nouveaux crédits au budget prévisionnel 2009 de l'AFITF : 38 millions d'euros sont prévus en autorisation d'engagement et 35 millions d'euros en crédits de paiement pour des opérations complémentaires aux CPER des grands ports maritimes.

Les principales opérations prévues en 2009 sont retracées dans le tableau ci-dessous :

<i>Port Concerné</i>	<i>Opérations</i>
Dunkerque	Terminal méthanier
La Havre	Port 2000 – 2ème phase
Rouen	Amélioration des accès nautiques
Nantes-Saint-Nazaire	Terminal 2ème tranche de travaux à Donges-Est
	Modernisation des infrastructures et amélioration des ouvrages de réparation navale à St Nazaire
Bordeaux	Modernisation des quais et extension terre pleins
	Aménagement de la passe de l'Ouest

<i>Port Concerné</i>	<i>Opérations</i>
La Rochelle	Aménagement de l'Anse St Marc (1er poste à quai)
Marseille	Percée fluviale en darse 2
	Nouveau terminal à conteneurs (Fox 3XL)
	Réhabilitation du patrimoine portuaire
Guadeloupe	Aménagement de la darse sud – port de Basse Terre
Saint Pierre et Miquelon	Renforcement de la digue du bassin
Martinique	Poursuite de l'extension du terminal de la pointe des Grives
Guyane	Poursuite réhabilitation quais 1 et 2 et mise au gabarit du chenal d'accès du Mahury
Port-Réunion	Quais 12 et 13 Port Est

## II.— LA SÉCURITÉ MARITIME : VERS DE NOUVELLES GARANTIES

### A.— LA RÉNOVATION DES CROSS : LA POURSUITE DES EFFORTS EST NÉCESSAIRE

Comme chaque année, votre rapporteur suivra avec beaucoup d'attention les crédits consacrés à la sécurité maritime. Faut-il rappeler que nous avons, au large de nos côtes, des rails de circulation maritime parmi les plus importants du monde ? Il reste donc fondamental d'investir dans les systèmes de contrôles adéquats permettant d'éviter des catastrophes passées dont chacun connaît l'ampleur et le coût pour la société.

De ce point de vue, le présent projet de loi enregistre une évolution préoccupante, dans la mesure où les crédits de l'action intitulée « *Sécurité et sûreté maritimes* » sont en léger repli de 2,8% : cette évolution dissimule cependant des évolutions plus positives comme les moyens destinés au contrôle des navires ou la subvention à la SNSM. Elle traduit également la fin de la première phase de rénovation des CROSS.

#### 1. Les missions des CROSS au cœur de la sécurité maritime

Les CROSS sont des services spécialisés des affaires maritimes qui relèvent de la direction des affaires maritimes (DAM). Ces services sont placés sous l'autorité organique des directeurs régionaux des affaires maritimes. Il existe cinq CROSS métropolitains (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel et La Garde) et deux CROSS outre-mer (Antilles-Guyane et La Réunion).

Ils sont chargés, dans les limites de leur zone de compétence, de l'exécution de six missions :

- recherche et sauvetage des personnes en détresse en mer
- surveillance de la navigation maritime
- surveillance des pêches maritimes
- surveillance des pollutions marines
- diffusion des renseignements de sécurité maritime
- veille des alertes de sûreté des navires

Les CROSS disposent d'équipements spécifiques de détection (5 radars de surveillance, aides aux opérateurs, radiogoniométrie), de transmission et de communication (émetteurs Navtex, réseau de 60 stations VHF côtières déportées réparties sur tout le littoral, 2 stations MHF portant jusqu'à 200 milles). La composante radio du réseau est prolongée par un segment satellitaire à couverture

mondiale, intégré dans le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) :

- le système INMARSAT, qui permet l'émission d'appels d'urgence et de détresse ainsi que l'acheminement des communications entre les stations terrestres et les navires présents dans les zones maritimes du large
- le système COSPAS-SARSAT, qui permet l'envoi et la réception d'alertes par activation de balises de détresse dédiées
- enfin d'autres systèmes satellitaires utilisés par les CROSS pour l'exécution de leurs missions de surveillance des pêches (RADARSAT, ARGOS/CLS), des pollutions marines (RADARSAT, ENVISAT 1/ programmes CleanSeaNet et MARCOAST) et de la navigation maritime (LRIT à venir).

Les CROSS peuvent disposer aussi des moyens navals et aériens des administrations concourant à l'action de l'État en mer (marine nationale, armée de l'air, gendarmerie nationale, douanes, sécurité civile, affaires maritimes), ainsi que des moyens de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM).

- **La recherche et le sauvetage maritimes (SAR)**

Les CROSS, qui constituent des «Centres de coordination de sauvetage maritime» au titre de la convention internationale SAR (*Search and Rescue*) de 1979 sur la recherche et le sauvetage en mer,

- assurent la veille permanente des alertes, le traitement et la planification des opérations SAR
- dirigent et coordonnent ces opérations, sous la responsabilité du préfet maritime en métropole et du délégué du gouvernement outre-mer
- mettent en oeuvre et assurent le contrôle opérationnel des moyens aéronavals français et étrangers utilisés dans ces opérations, notamment ceux de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM), des administrations de l'État et des collectivités, ainsi que de tous autres organismes ou moyens privés sur zone.

- **La surveillance de la navigation maritime (SURNAV)**

Dans les zones à trafic maritime intense d'Ouessant, des Casquets et du Pas-de-Calais où ont été institués des dispositifs de séparation de trafic et des systèmes de comptes rendus obligatoires, les CROSS de Corsen, Jobourg et Gris-Nez :

- assurent le suivi et l'identification des navires de commerce, tout

particulièrement ceux transportant des hydrocarbures ou des marchandises dangereuses

- veillent au respect des règlements internationaux et nationaux
- identifient les contrevenants et, le cas échéant, dressent les constats d'infraction
- communiquent aux navires toutes les informations nautiques et météorologiques.

Sous l'autorité du CROSS La Garde, des tâches similaires sont effectuées par le sémaphore de Pertusato pour ce qui concerne la surveillance du trafic maritime dans les Bouches de Bonifacio.

- **La surveillance des pêches maritimes (SURPECHE)**

Le contrôle de l'application de la réglementation des pêches maritimes concerne non seulement les eaux territoriales qui s'étendent jusqu'à 12 milles marins des côtes françaises, mais aussi la zone économique exclusive (188 milles marins au-delà des eaux territoriales). Cette mission est assurée grâce aux moyens des affaires maritimes et aux moyens navals et aériens de la marine nationale, de la gendarmerie nationale et des douanes. Les CROSS :

- exercent le contrôle opérationnel de ces moyens en mer
- centralisent tous les procès-verbaux établis
- organisent en collaboration avec le directeur départemental des affaires maritimes des dérogations de navires en cas d'infraction grave

- **La surveillance des pollutions marines (SURPOL)**

Dans la lutte contre les pollutions accidentelles de la mer et du littoral, les CROSS apportent leur concours en recueillant toutes les informations relatives aux pollutions. Ils prennent l'initiative de missions de renseignements complémentaires ou de missions d'évaluation de la menace, en liaison avec les autorités judiciaires et les préfets maritimes. En cas de détection de pollutions importantes, ils alertent sans délai les préfets maritimes et les préfets de département chargés du déclenchement des plans de lutte POLMAR. En matière de rejets illicites par les navires, les CROSS sont chargés du recueil et de la centralisation des éléments de preuve de l'infraction, en liaison avec les autorités judiciaires chargées des poursuites des auteurs des pollutions. Ils exercent le contrôle opérationnel des moyens nautiques et aériens engagés dans les opérations de répression des pollutions, sous l'autorité opérationnelle du préfet maritime. Depuis juin 2007, les CROSS exploitent les images satellitaires fournies aux États membres par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime dans le cadre du système européen CleanSeaNet et en assurent le traitement opérationnel.

- **La diffusion des renseignements de sécurité maritime (RSM)**

La mission de diffusion des Renseignements de Sécurité Maritime (RSM) consiste à fournir aux navigateurs à la mer les informations dont ils ont besoin pour orienter leur action dans les domaines de la navigation, de la météorologie et du sauvetage. Cette mission s'exerce dans le cadre du Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (SMDSM). Ces bulletins sont constitués des informations suivantes :

- bulletins météorologiques établis par Météo France
- avis aux navigateurs établis par les préfetures maritimes et le SHOM
- informations et demandes de concours sur les opérations de recherche et sauvetage

- **La veille des alertes de sûreté des navires**

Le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires « ISPS » est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004. Il prévoit un schéma spécifique de transmission des alertes définies comme « tout acte suspect ou toute circonstance suspecte qui menace la sûreté d'un navire ». Le CROSS Gris-Nez a été désigné point centralisateur :

- de la réception des alertes de sûreté transmises par les navires battant pavillon français
- de la réception des informations émises par les autorités d'un navire étranger proche ou dans les eaux sous responsabilité française

## **2. Bilan d'activité des CROSS en 2007 et 2008**

En 2007 et 2008, les CROSS ont maintenu une activité soutenue :

- **Recherche et sauvetage en mer**

Le volume des opérations est en hausse de 1,3% par rapport à l'année précédente avec 8777 opérations dirigées en 2007 contre 8656 en 2006 et 7880 en 2005.

**Métropole :** le niveau de l'activité constatée est en évolution variable dans les zones métropolitaines sous responsabilité française : Manche Est et Mer du Nord (+5,5%), Manche Centrale (-1,4%), Manche Ouest (-6%), Golfe de Gascogne (+0,6%), Méditerranée (+1,8%).

**Outre-mer :** dans les zones maritimes d'outre-mer dans lesquelles la France exerce des responsabilités de sauvetage, l'activité opérationnelle (1315 opérations en 2007 contre 1260 en 2006, 1145 en 2005 et 875 en 2004) est en

hausse de 4,54 %. Elle confirme la montée en puissance progressive et continue des CROSS et MRCC d'outre-mer. L'activité de la zone de La Réunion progresse de 23,5%. (400 opérations en 2007), tandis que la Polynésie française diminue de 11,5% (92 opérations). Les autres zones (Antilles-Guyane et Nouvelle Calédonie) restent stables : -1 %. La prise en compte de l'outre-mer, n'est pas sans influence sur la statistique, à la fois en raison des dimensions très importantes des zones de responsabilité (11 millions de km<sup>2</sup> pour la Polynésie française, 3 millions de km<sup>2</sup> pour la Nouvelle Calédonie ou les Antilles), des durées des opérations, conduites souvent à longue distance des côtes et de la nature des opérations traitées (sauvetage lié à l'immigration clandestine par voie maritime, alertes par balises de détresse, inquiétudes sur de grandes traversées, recherches étendues, caractère international).

**International :** dans les zones étrangères dans lesquelles la France peut exercer des responsabilités de sauvetage, conformément aux principes de coopération internationale en matière de sauvetage maritime, l'activité est en diminution de 3,2% (888 opérations coordonnées par l'ensemble des CROSS et MRCC français contre 918 en 2006 et 670 en 2005). Ces opérations, menées outre-mer dans le cadre d'accords régionaux et bilatéraux, apportent une assistance technique et matérielle non négligeable à des États dépourvus de moyens suffisants pour assurer la recherche et le sauvetage dans des zones de responsabilité adjacentes aux zones françaises.

**Statistique sur les personnes :** le nombre de personnes impliquées dans des événements de mer (14 132) est en hausse par rapport à l'année 2006 (13882). 11359 personnes ont été secourues (dont 571 blessées), 426 ont été retrouvées après recherche et 2109 n'ont pas eu recours aux services des CROSS. Le taux global de succès des CROSS en opération SAR (indicateur LOLF : ratio entre le nombre de personnes sauvées et le nombre de personnes impliquées, après une opération de sauvetage coordonnées par un CROSS) est de 98 % en 2007 (cible 97%).

- **Surveillance de la navigation maritime**

En 2007, les CROSS chargés de la surveillance de la navigation maritime dans les dispositifs de séparation du trafic ont détecté et identifié 227 461 navires en transit (215 391 en 2006, 209 253 en 2005 soit une augmentation du trafic identifié de 5,6 %). Grâce à l'instauration de systèmes de compte rendus obligatoires et de l'Aide à l'Identification Automatique (AIS), le taux d'identification des navires transitant dans les zones sous surveillance est désormais de 100 %.

L'ensemble des CROSS a également assuré le suivi de 450 navires de commerce en avarie dans les zones sous responsabilité française, dont un certain nombre ont nécessité des mesures d'assistance complémentaire (escorte ou

remorquage). Les CROSS ont également assuré le suivi de navires nécessitant une attention particulière et susceptible de représenter un risque potentiel pour l'environnement marin (navire figurant sur la « liste noire » de l'Union européenne, navires en remorque, navire répondant aux critères « Malaga »).

En matière d'opérations de surveillance de la navigation maritime menées par les 4 CROSS de Gris-Nez, Jobourg, Corsen et La Garde, le nombre de constats d'infraction en 2007 s'élève à 63 cas, soit 0,02% du trafic enregistré. Ces infractions concernent principalement des manquements aux dispositions du règlement international pour prévenir les abordages en mer ainsi qu'aux arrêtés de préfets maritimes et des défauts de signalement dans les systèmes de compte-rendus obligatoire des navires. Le taux d'identification des navires en infraction aux règles de navigation dans les dispositifs de séparation de trafic est de 100% (indicateur LOLF- cible 95%).

Le taux de disponibilité des matériels de surveillance de la navigation est de 91,10% en 2007 (cible 98,5% en 2010). Ces matériels comprennent les systèmes de détection (radars, Aide à l'Identification Automatique, radiogoniomètres), de transmission (radios VHF, MHF, Appel Sélectif Numérique, Système de Transmission Intégré, émetteurs NAVTEX, enregistreurs de communication) et d'information et de contrôle de la mission (Trafic 2000, Aide Informatisée à l'Exploitation).

- **Surveillance des pollutions marines**

S'appuyant sur la loi n° 2001-380 du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires, la loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, et sur la loi n°2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, la lutte contre les rejets illicites en mer s'est intensifiée.

En 2007, les 7 CROSS métropolitains et d'outre-mer ont recensé 425 pollutions marines dans les eaux sous juridiction nationale (463 en 2006, 383 en 2005, 458 en 2004, 431 en 2003), dont 179 par rejets d'hydrocarbures (157 en 2006).

Les investigations menées en mer par les CROSS ont permis l'identification de 12 navires à l'origine de rejets illicites d'hydrocarbures ou d'autres substances nocives en mer. L'effet dissuasif de l'action répressive menée sur les sept dernières années peut être mesuré par la baisse continue du nombre de cas de flagrants délits constatés, c'est à dire associant une pollution à un navire (44 en 2000, 28 en 2002, 21 en 2005, 18 en 2006, 12 en 2007, 8 pour les 7 premiers mois de 2008) alors que le nombre de missions de surveillance exécutées par les aéronefs de l'État n'a pas diminué.



La détection et l'identification des contrevenants reste une mission délicate, qui impose matériellement et juridiquement le constat en flagrant délit. L'utilisation de moyens de détection satellitaires (dispositif européen CleanSeaNet opérationnel depuis juillet 2007 et expérimentation MARCOAST), l'équipement des CROSS en système d'identification automatique (AIS/ SPATIONAV) en 2008 ainsi que le couplage des images satellitaires avec l'AIS et l'identification à longue distance par satellite LRIT-*Long Range Identification Tracking*, qui font l'objet d'étude spécifique, devraient permettre, à terme, d'accroître ces résultats.

Au total, 3 jugements ont été prononcés en première instance par les juridictions françaises en 2007. Le montant total des peines prononcées en 2007 par les tribunaux français s'élève à 930 000 euros. Ces chiffres en diminution par rapport aux années précédentes semblent indiquer que l'accroissement des amendes, en nombre comme en montant, est dissuasif et a provoqué un changement de comportement des équipages de navires dans les zones maritimes françaises.

**Depuis la loi du 3 mai 2001, et jusqu'au 31 décembre 2007, 80 jugements ont été prononcés en première instance par les juridictions françaises à l'encontre de capitaines de navires pris en flagrant délit de rejet illicite, donnant lieu à un total de 12,926 millions d'euros de cautionnements et à 13,749 millions d'euros d'amendes. Les peines prononcées vont de 40 000 euros à 800 000 euros et 1 an de prison avec sursis.** La France est désormais citée en exemple par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime pour l'efficacité de son dispositif répressif.

La loi n° 2008-757 du 1<sup>er</sup> août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement renforce, de manière très significative, les sanctions applicables aux contrevenants. Cette dernière transpose les directives 2004/35/CE et 2005/35/CE et modifie de façon très importante le code de l'environnement et le cadre pénal des rejets illicites en mer. Le texte établit les conditions de responsabilité liée à un dommage environnemental en vue de la prévention et surtout la réparation de ce dommage. La loi introduit la notion d'« *imprudence, de négligence ou d'inobservation des lois et règlements* » et y lie une amende de 4.000 euros minimum. La peine est augmentée en fonction des types de navires incriminés et peut atteindre plus de 10 millions d'euros, assortis de peines de prison si l'infraction entraîne un dommage irréversible ou d'une particulière gravité à l'environnement. La loi introduit la notion de « *négligence grave* » pour définir le délit de pollution involontaire, jusqu'alors réservé au seul naufrage accidentel. En cas de faute intentionnelle, le montant maximal des amendes encourues passe de 1 à 15 millions d'euros. Des sanctions en cas de pollution d'aires marines protégées sont par ailleurs à l'étude.

- **Surveillance des pêches maritimes**

L'activité de surveillance et d'intervention relative à la pêche est restée à un niveau élevé en 2007 tant en métropole qu'outre-mer : les missions coordonnées par les CROSS ont permis de réaliser 4721 contrôles ayant donné lieu au constat de 1166 infractions et à 16 déroutements de navires.

Cette surveillance porte sur l'ensemble des zones économiques exclusives françaises. Les CROSS exercent, à ce titre le contrôle opérationnel des moyens de l'État chargés de la police des pêches maritimes.

Le CROSS Etel joue un rôle central dans ce dispositif : depuis 1998, il est le centre national de surveillance des navires de pêche par satellite (Fisheries Monitoring Center – FMC) pour la France (y compris l'outre-mer) et est chargé à ce titre de la gestion du système de surveillance des navires de pêche par satellite (Vessel Monitoring System – VMS).

Le FMC France est destinataire des informations transmises automatiquement par les dispositifs spécifiques installés à bord des navires de pêche français soumis à cette réglementation quelle que soit leur position dans le monde et à bord des navires étrangers fréquentant les zones économiques exclusives et les eaux territoriales françaises.

Depuis 1996, le CROSS Etel est également centre de contact national au titre de la réglementation communautaire sur l'effort de pêche.

### **3. Une évolution des moyens destinés aux CROSS à conforter**

Les dépenses spécifiques de fonctionnement faites en faveur des CROSS correspondent:

- aux liaisons de télécommunication spécialisées nécessaires à la télécommande des émetteurs-récepteurs de l'ensemble du réseau radio des centres ;
- à la participation de la France au financement du système COSPAS-SARSAT, composante majeure du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), qui permet l'utilisation par les navires et par les avions de balises de détresse ;
- à la diffusion du service NAVTEX international en Manche à l'intention des navigateurs ;
- aux dépenses liées aux équipements techniques et électroniques ;
- du deuxième trimestre 2003 au dernier trimestre 2005, l'ex chapitre 34-98 art. 40 finance également l'exploitation du système de surveillance par satellite des pêches (RADARSAT) dans la zone économique exclusive des terres australes et antarctiques françaises (TAAF).

À partir de 2006, cette dépense, faite au titre du contrôle des pêches a été intégrée à la sous-action « *Police en mer* » de l'action 4 du programme SAM « *Action interministérielle de la mer* ».

En termes d'investissement, différents comités interministériels de la mer (CIMER) ont préconisé un plan de modernisation des CROSS pour la rénovation et l'extension de la couverture radar, le renforcement de la couverture radio en métropole et outre-mer, l'installation de nouveaux équipements type AIS en réponse aux évolutions de la réglementation de l'organisation maritime internationale (OMI).

La direction des affaires maritimes a lancé en 2007 un plan de modernisation des CROSS programmé sur trois ans, avec pour but de :

- faire bénéficier les CROSS des nouvelles technologies ;
- mettre à hauteur les équipements pour répondre aux évolutions du système mondial de détresse et de sécurité en mer ;
- remplacer les équipements obsolètes ;
- étendre les capacités de surveillance ;
- améliorer la maintenance des installations actuelles (équipements et infrastructures).

Il impose un effort financier conséquent, de l'ordre de 45 millions d'euros.

Les principaux programmes sont :

➤ **le renforcement de la surveillance maritime :**

- acquisition et installation de radars en remplacement des équipements existants en Manche (programme RECORAM) ;
- participation au financement du programme de renouvellement du système de traitement radar et acquisition des équipements d'identification automatique des navires (programme SPATIONAV de la marine nationale). Ce programme doit équiper les CROSS et les sémaphores d'une couverture intégrale en AIS des côtes métropolitaines et partager les informations des radars existants. Ce système sera connecté à TRAFIC 2000.

➤ **les programmes d'extension de la couverture ;**

➤ **l'amélioration des liaisons de télécommunication des CROSS ;**

➤ **le système de communication global (refonte du système de transmission intégré).** Les CROSS disposent de nombreux moyens de communication (téléphone, fax, télex, mail...) pour leur permettre de réaliser leurs missions. L'objectif de ce programme est d'installer un système utilisant les technologies

actuelles afin d'optimiser et de centraliser le fonctionnement de l'ensemble de ces moyens ;

➤ **la refonte des équipements du système mondial de détresse et de sécurité en mer (appel sélectif numérique, stations radio MHF, NAVTEX).** Le système mondial de détresse et de sécurité en mer a connu des évolutions réglementaires depuis l'installation des équipements dédiés dans les CROSS. Il convient aujourd'hui de les mettre en conformité avec la réglementation actuelle ;

➤ **le remplacement des consoles d'exploitation des stations de radiocommunication.** Les consoles d'exploitation des stations radio déportées des CROSS, notamment en Manche, sont aujourd'hui obsolètes. Leur maintenance devient de plus en plus critique. Il convient donc de les remplacer en utilisant les dernières technologies afin d'améliorer l'ergonomie des postes et ainsi rendre plus efficient le travail des opérateurs.

➤ **l'installation de stations radiogoniométriques en Atlantique et en Méditerranée et remplacement des stations existantes.** Les stations radiogoniométriques permettent de localiser les appels radio reçus par les CROSS. Cette fonctionnalité est utilisée principalement dans le cadre des appels de détresse en mer. Les stations existantes ne couvrent qu'une faible partie des côtes pour les zones les plus sensibles. Le présent programme propose de remplacer les stations qui arrivent en fin de vie et d'étendre la couverture de ces stations à l'ensemble des côtes métropolitaines ;

➤ **la création de stations radio VHF et AIS sur l'île de Guernesey.** Les stations radio et radar situées à Jobourg pour couvrir le dispositif de séparation du trafic (DST) des Casquets sont en limite de couverture lorsque les conditions météorologiques sont critiques. Ces faiblesses sont dues non seulement à la distance séparant Jobourg et le DST mais aussi à la situation géographique (masquage par les îles). Le programme prévoit de pallier ces inconvénients en installant, dans un premier temps en 2009, une station radio VHF, un radiogoniomètre et une station AIS sur l'île de Guernesey. Au vu des résultats d'exploitation de la station AIS, la nécessité d'implanter une station radar sur l'île de Guernesey fera l'objet d'une étude spécifique.

➤ **une étude sur l'utilité d'implanter une station radar à la Pointe du Raz** sera réalisée à partir de l'exploitation des stations AIS qui couvrent la zone d'appel du dispositif de séparation du trafic de Ouessant.

➤ **le programme DOM-TOM :**

- création d'un CROSS de plein exercice en Polynésie française pour 2011. Le présent programme propose de créer, en lieu et place du MRCC (Maritime Rescue and Coordination Centre) actuel situé à Papeete un CROSS de plein exercice ;
- couverture en AIS de l'île de la Réunion opérationnel en 2007 ;

- couverture en AIS des Antilles et de la Guyane prévue à travers l'intégration au réseau marine via SPATIONAV ;
- infrastructures du centre secondaire du CROSS Antilles-Guyane à Cayenne. Le projet consiste à maintenir la participation des affaires maritimes à l'action de l'État en mer, plus particulièrement au regard du sauvetage en mer, en renforçant les moyens techniques du MRSC Cayenne, au sein du bâtiment du COMSUP ;

➤ **la poursuite des programmes d'entretien technique et immobilier des CROSS :**

- finalisation du système d'information sur le trafic maritime ;
- poursuite du plan de maintenance des infrastructures techniques et immobilières ;
- maintenance des équipements techniques des CROSS ;
- études sur les équipements à mettre en place dans les CROSS, entre 2010 et 2015, prenant en compte les programmes de recherche communautaires.

Au titre de la dotation inscrite en LFI 2008, les opérations pour les CROSS sont les suivantes :

<i>PROGRAMMES (€)</i>	<i>AE 2008</i>	<i>CP 2008</i>
INVESTISSEMENT	6 461 000	6 172 000
RECORAM		420 000
SPATIONAV	538 000	534 000
Guernesey		70 000
Extension radiocommunications	240 000	1 280 000
Extension outre-mer	473 000	383 000
Systèmes d'informations	780 000	830 000
Entretien immobilier	4 430 000	2 655 000
FONCTIONNEMENT	4 250 000	5 625 000
BOP déconcentrés	2 2340 000	2 340 000
Fonctionnement des CROSS	1 310 000	845 000
Conventions OPT		1 630 000
Maintenance des CROSS	600 000	810 000

L'évolution des moyens des CROSS en PLF 2009 se présente comme suit :

<b>SOUS-ACTION SURVEILLANCE DU TRAFIC MARITIME</b>						
<b>LFI</b>	<b>2008</b>		<b>PLF 2009</b>		<b>% évolution</b>	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Fonctionnement	4 250 000	5 625 000	4 000 000	5 070 000	-5,9 %	-9,9 %
Investissement	6 461 000	6 172 000	8 000 000	8 737 000	23,8 %	41,6 %
<b>Total</b>	<b>10 711 000</b>	<b>11 797 000</b>	<b>12 000 000</b>	<b>13 807 000</b>	<b>12,0 %</b>	<b>17,0 %</b>

### **B.— DE NOUVEAUX ENJEUX POUR LA SÉCURITÉ MARITIME EN 2009 : LE 3ÈME PAQUET SÉCURITÉ MARITIME DOIT ÊTRE ADOPTÉ AU NIVEAU EUROPÉEN**

Le 23 novembre 2005, la Commission européenne a adopté un troisième paquet de mesures législatives en matière de sécurité maritime. Il comporte sept projets de textes, articulés autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents.

Il regroupe différentes propositions relatives au renforcement des conditions d'octroi des pavillons européens, au durcissement des législations existantes sur les sociétés de classification et le contrôle par l'État du port, aux systèmes de surveillance du trafic maritime, aux enquêtes après accidents en mer, ainsi qu'une proposition d'incorporer en droit européen les dispositions de la Convention d'Athènes de 2002 sur l'indemnisation des passagers et une proposition consistant à responsabiliser davantage les propriétaires de navires.

Depuis, le projet de refonte de la directive 2002/59/CE relative au suivi du trafic a fait l'objet d'un accord politique au Conseil des ministres de juin 2007, de même que les projets de directives sur le contrôle par l'État du port et sur les enquêtes après accidents.

Le Portugal, qui a présidé l'Union européenne au second semestre 2007, a obtenu au Conseil des Transports de décembre un accord politique sur le projet de refonte de la directive relative aux sociétés de classification, ainsi que sur le règlement visant à incorporer la Convention d'Athènes dans le droit communautaire. À noter que le projet relatif aux sociétés de classification a été scindé en deux propositions, une directive et un règlement, aux fins d'une meilleure sécurité juridique.

À l'heure actuelle, deux textes n'ont pas fait l'objet d'un accord politique au Conseil (celui relatif au pavillon et celui relatif à la responsabilité civile des

propriétaires de navires), suite à un refus d'une majorité d'États membres au Conseil européen d'avril 2008.

**Les projets de dispositions communautaires concernent les éléments suivants :**

### ***1. La modification de la directive sur le suivi du trafic***

La Commission souhaite modifier la directive 2002/59/CE, entrée en vigueur le 5 février 2004, qui visait à mieux surveiller et contrôler le trafic qui transite au large des côtes et à intervenir plus efficacement en cas de situation critique en mer. Cette directive prescrit à ce titre l'équipement des navires avec un système d'identification automatique (AIS) et un système enregistreur de données (« boîtes noires »), ainsi que la mise en place de lieux de refuge pour les navires en difficulté. L'objet de la nouvelle directive est de clarifier le texte initial en instaurant un cadre juridique clair et précis sur les lieux de refuge, afin de bien identifier les autorités responsables de la désignation de ces lieux. Elle prévoit à ce titre l'institution d'une autorité indépendante habilitée à décider seule. Enfin, il est proposé de rendre obligatoire, selon un calendrier progressif, l'installation de systèmes d'identification automatiques à bord des navires de pêche de plus de 15 mètres. Enfin, elle renforce la gouvernance du système d'information communautaire SafeSeaNet.

S'agissant de ce projet, la principale difficulté réside dans le différend qui oppose le Conseil, d'un côté, et le Parlement européen, soutenu notamment par le Royaume-Uni de l'autre, sur la notion d'« *autorité indépendante* », à savoir la structure administrative qui décidera ou non de l'accueil de navires en détresse dans un lieu de refuge. Jusqu'ici, les conclusions du Conseil ont préféré la notion d'« *autorité compétente* », mais il est certain que le Parlement, en seconde lecture, tentera de réintroduire la notion d'indépendance, soutenu par la Commission européenne sur ce sujet. Cette modification viserait à s'assurer qu'il y ait bien une autorité décisionnaire indiscutable pour les lieux d'accueil. Un compromis se dessine autour d'une « *autorité compétente décidant de manière indépendante* ».

### ***2. Modification de la directive sur le contrôle par l'État du Port***

La Commission souhaite amender la directive 95/21/CE relative au contrôle par l'État du port qui prévoit une inspection renforcée obligatoire tous les ans pour les navires à risque à l'entrée des ports de l'UE et élargit la procédure de bannissement aux navires qui auront été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes et dont le pavillon figure sur une liste noire. La Commission souhaite donc intégrer, dans un premier temps, tous les amendements issus de l'évolution de la législation internationale dans un nouveau texte pour pouvoir procéder, dans un second temps, aux amendements qu'elle juge nécessaires. Une consolidation en un texte unique de la directive 95/21/CE serait donc opérée.

Le régime en vigueur sera ainsi complété par de nouveaux types de contrôles. Le rôle des pilotes à bord sera accru. Les administrations nationales devront consacrer un effort tout particulier à la compétence et à la formation continue des inspecteurs. Par ailleurs, les sanctions pesant sur les navires sous-normes seront aggravées. Le projet de la Commission prévoit aussi un nouveau régime d'inspection qui vise à assurer l'inspection de 100% des navires dans l'Union, suivant une fréquence directement liée au profil de risque des navires concernés. Ce nouveau régime d'inspection sera adossé à un nouveau système d'information.

### ***3. Une modification de la réglementation européenne sur les enquêtes après accidents***

À l'instar du dispositif régissant la conduite d'enquêtes dans le domaine de l'aviation civile, l'objectif de cette mesure est d'améliorer la sécurité maritime en prévoyant des lignes directrices claires à l'échelle communautaire concernant l'exécution d'enquêtes techniques après événement de mer. Elle vise donc à conférer dans le droit européen un statut aux enquêtes techniques après accident dans le domaine maritime. Ainsi, les États membres devront pérenniser ou le cas échéant créer des organismes indépendants spécialisés, comme le BEA Mer français, et donner aux enquêteurs techniques des pouvoirs d'investigation auprès des tiers.

### ***4. Un règlement sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages aux passagers en cas d'accident maritime***

L'objectif de ce règlement est d'incorporer au droit communautaire les dispositions de la Convention internationale relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, dite « Convention d'Athènes » et son protocole de 2002. La convention permet d'améliorer les niveaux d'indemnisation des passagers en cas d'accident. Le projet de règlement complète le dispositif international en proposant, entre autres, d'étendre les dispositions de la Convention au trafic maritime national ainsi qu'à la navigation intérieure.

La position commune adoptée lors du Conseil des ministres des transports du 6 juin 2008 a validé le principe de ce règlement mais en a limité l'extension aux seules lignes maritimes internationales et aux grandes lignes maritimes nationales. Le texte est actuellement en deuxième lecture au Parlement européen qui souhaiterait voir confirmé une plus grande extension du champ d'application de ce projet. La France souhaite finaliser ce texte durant sa présidence de l'Union.

### ***5. Modification de la directive sur les sociétés de classification et création d'un règlement associé***

Cette proposition de directive a pour objet de pallier les faiblesses constatées au niveau du processus d'inspection et de certification de la flotte



communautaire, malgré les dispositions prévues par la directive 94/57/CE du 22 novembre 1994 modifiée par la directive 2001/105/CE. Pour cela, la refonte de la directive passe par la modification du système d'évaluation et de contrôle des sociétés de classification agréées (« organismes habilités »), sociétés chargées notamment d'effectuer au nom des administrations certaines tâches de contrôle et de délivrance de certificats de sécurité

### ***6. Responsabilité de l'État du pavillon***

Il s'agit d'intégrer en droit communautaire, en le rendant obligatoire, le Code de l'OMI sur la conformité des États du pavillon avec les conventions internationales, déjà entré en vigueur pour la majorité des États membres. Des mesures accompagnatrices sont prévues, parmi lesquelles la certification ISO 9001 des administrations maritimes et le développement d'une base de données qui aidera les États membres et la Commission dans l'exercice de leurs responsabilités de gestion et de contrôle des flottes européennes.

À terme, la démonstration, par le biais d'audits, de la qualité d'un pavillon pourrait donner lieu à moins de contrôles dans le cadre du futur régime d'inspection par l'État du port.

Les États ont rejeté ce projet de directive en avril en raison du transfert de compétences vers la Commission sur les sujets maritimes relevant de l'OMI, de l'obligation de résultat et de l'introduction de sanctions contre les États membres.

### ***7. Une directive sur la responsabilité extra contractuelle des propriétaires de navires***

Cette proposition de directive vise à garantir une plus grande responsabilisation des propriétaires de navires et concerne les questions de limitation de responsabilité. Dans la pratique, la directive demande à ratifier une convention socle de l'OMI sur la limitation de responsabilité (convention dite LLMC 96) mais établit un régime régional qui tend à s'éloigner de certains principes du droit international. Il s'agit donc d'un projet très conflictuel du paquet Erika 3. Le projet est soutenu uniquement par la France et l'Espagne même si la France considère, elle aussi, que ce projet comporte de nombreux problèmes de fond. Le projet de directive est actuellement dans l'impasse, partagé entre une opposition de la majorité des États membres et le soutien du Parlement européen et de la Commission. La France souhaite néanmoins faire des propositions afin de parvenir à un compromis durant sa présidence de l'Union.

Il conviendra d'organiser une réunion de concert avec les armateurs français pour connaître leur position précise sur ce sujet.

### **III.— LA FORMATION MARITIME, GRAND CHANTIER DE L'ANNÉE 2009**

#### **A.— LES NOUVELLES ORIENTATIONS EN MATIÈRE DE FORMATION MARITIME**

Au cours de l'examen de la loi n°2008-34 du 7 avril 2008 relatif à la nationalité des équipages, votre rapporteur a rappelé l'importance d'organiser rapidement une vaste réflexion sur les orientations en matière de formation maritime.

Cette réflexion a eu lieu lors de la table ronde sur l'enseignement maritime du 31 janvier 2008, qui a permis de définir la stratégie d'un triplement en 5 ans des promotions d'élèves officiers qui sortent des écoles de la marine marchande.

Cet objectif n'est pas possible à atteindre sans une réorientation de notre système de formation maritime.

Le table ronde du 31 janvier 2008 précitée a confirmé ces orientations : il semble aujourd'hui important que la cohérence d'ensemble de notre système de formation soit assuré par l'État, même si une partie de la gestion concrète de ce système peut être pris en charge par les régions.

Les réflexions s'orientent aujourd'hui vers la création d'un seul établissement, au niveau national, bénéficiant de plusieurs sites. Nul n'ignore que la création de cet établissement pourrait se traduire par une rationalisation des 4 implantations actuelles, la suppression des écoles de Saint-Malo et de Nantes ayant été évoquée par la presse.

Rappelons toutefois qu'aucune décision n'a été prise dans ce domaine pour l'instant ; l'objet de la réforme est avant tout de pouvoir multiplier les postes de formation offerts ; cela pourra passer, comme à Marseille, par la création d'une formation courte d'officier de la marine marchande, permettant ainsi à la France de s'aligner sur les autres pays européens en répondant aux besoins exprimés par les armateurs et le monde maritime.

On notera par ailleurs que l'école de management de Marseille a également décidé de créer un MBA maritime, permettant à la France de former à un haut niveau de performance des jeunes aux métiers de la mer, mais aussi de l'assurance, de la sécurité, du commerce, etc., en lien avec la mer.

C'est donc l'ensemble de la filière de formation maritime qui est en pleine réforme, afin de mieux répondre aux attentes des professionnels du secteur.

Un projet important de pôle d'excellence maritime au Havre fait l'objet d'une réflexion étayée de l'ensemble des grands acteurs économiques et se mettra en place dès que les décisions auront été prises au niveau national.

Ce projet prévoit un triplement des effectifs de l'école qui sera transférée dans le quartier des docks et impliquera un accroissement des crédits de l'État.

## B.— LES MOYENS CONSACRÉS À CETTE POLITIQUE

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution des crédits budgétaires destinés à financer la politique de formation maritime.

	LFI 2006		LFI 2007		LFI 2008		PLF 2009	
	AP	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
Ecoles de la marine marchande (EMM)								
Fonctionnement		1,777	1,847	1,847	2,036	2,036	2,500	2,500
Equipement	0,664	0,664			0,079	0,079	0,554	0,554
Bourses des élèves		0,391	0,391	0,391	0,391	0,391	0,421	0,421
Lycées professionnels maritimes (LPM)								
Fonctionnement		1,684	2,059	2,059	2,200	2,200	2,200	2,200
Equipement pédagogique	0,25	0,246						
Bourses des élèves		1,134	1,134	1,134	1,134	1,134	1,134	1,134
Etablissements privés		0,775	1,116	1,116	0,852	0,852	0,877	0,877
Formation continue		1,251	1,235	1,235	1,201	1,201	1,235	1,235

En matière de formation professionnelle maritime, l'action de l'État s'exerce principalement en deux volets, la pédagogie et la délivrance des titres. L'État assure le suivi des référentiels et la définition des nouvelles formations. De plus, dans le cadre de la convention internationale STCW 95, il est garant de la délivrance des titres maritimes permettant aux élèves et stagiaires des établissements scolaires maritimes d'exercer par la suite leurs métiers sur un plan international.

Pour assurer ces deux missions, l'État met à disposition des EMM et des LPM les personnels enseignants et de structure nécessaires. Des subventions de

fonctionnement et d'équipement sont versées par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire aux EMM, aux LPM et aux établissements d'enseignement privés agréés. De plus, l'État aide les élèves des écoles et lycées, ainsi que les stagiaires de la formation continue, par le versement de bourses ou d'indemnisations.

## **1. Les subventions de fonctionnement**

### *a) Les écoles de la marine marchande*

La participation de l'État aux dépenses de fonctionnement des EMM s'était maintenue à 1,777 million d'euros en 2006. En 2007, ce montant avait été porté à 1,847 million d'euros en raison d'une subvention annuelle spécifique désormais versée à l'EMM de Saint-Malo à titre de participation au fonctionnement du centre de formation aux techniques de sauvetage et survie (CESAME). En échange du versement de cette dotation, l'école s'engage à assurer gratuitement la formation pratique des élèves des autres EMM et des lycées professionnels maritimes inscrits en baccalauréat professionnel pour la délivrance du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage (BAEES). Cependant, l'effort important de maîtrise des dépenses de ces écoles n'a pas été abandonné, pas plus que le développement de leurs ressources propres par les actions de formation organisées au profit des secteurs maritimes, para-maritimes et industriels de leur environnement géographique. En 2008, un effort important a été engagé pour le financement des EMM. La participation de l'État aux dépenses de fonctionnement des EMM a été portée à 2,036 millions d'euros. Cet effort sera poursuivi en 2009, avec une subvention globale de fonctionnement à hauteur de 2,5 millions d'euros au titre du PLF 2009.

### *b) Les lycées professionnels maritimes*

Si le fonctionnement des lycées professionnels incombe aux régions, les salaires des personnels enseignants et de structure sont à la charge de l'État. Les personnels des lycées professionnels maritimes sont passés sous statut public depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002 (ils étaient antérieurement gérés par l'AGEMA, une association dissoute le 15 juin 2004). Par ailleurs, la loi responsabilités et libertés locales du 13 août 2004 a prévu le transfert des agents techniciens, ouvriers et de service (TOS) aux régions. Le décret de partition définitive des services a été publié le 11 mai 2007. Le transfert est effectif depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2007.

La subvention allouée par l'État aux LPM vise notamment à :

- rémunérer les agents vacataires recrutés pour assurer la carte scolaire ;
- prendre en charge le coût des stages obligatoires des élèves ;
- rémunérer les assistants d'éducation ;

- rémunérer l'agent comptable.

Elle a été en progression continue de 2005 (1,323 million d'euros) à 2008 (2,2 millions d'euros). Cette augmentation constante s'explique par :

- le coût des stages obligatoires des élèves fixés par les référentiels de formation ;
- la création de deux baccalauréats professionnels maritimes permettant désormais d'offrir une filière de formation complète aux élèves dans plusieurs établissements.

Au titre du PLF 2009, le montant de la subvention de fonctionnement allouée aux LPM sera maintenue au niveau de 2008 (2,2 millions d'euros).

#### ***c) Les établissements d'enseignement agrées***

Certaines écoles, de type associatif en général, dispensant des formations maritimes peuvent bénéficier d'une subvention généralement d'un faible montant ou plus conséquent lorsque ces écoles prennent en charge une importante mission de service public et que l'État souhaite soutenir leur action. C'est le cas notamment dans les départements et collectivités d'outre-mer.

La dotation affectée à l'ensemble de ces établissements s'est élevée à 775 000 euros en 2006. Elle a été portée à 1,1 million d'euros en 2007 pour faire face à des besoins ponctuels supplémentaires. En 2008, il a été procédé à un rééquilibrage des dotations, notamment pour ce qui concerne les départements et collectivités d'outre-mer, sans toutefois ramener la dotation au niveau antérieur, puisqu'elle a été fixée à 852 000 euros. Le montant en sera porté à 877 000 euros au titre du PLF 2009.

#### ***d) Les bourses attribuées aux élèves des EMM et LPM***

En 2007 et 2008, les crédits consacrés aux bourses des élèves de l'enseignement maritime supérieur et secondaire sont de 391 000 euros pour les élèves des EMM et de 1,134 million d'euros pour les élèves des LPM. L'augmentation depuis 2001 atteindra ainsi 56 %. Elle correspond à la réforme des systèmes de bourses et leur alignement sur les modèles de l'Education nationale. Au titre du PLF 2009, il est prévu d'augmenter la dotation pour les bourses des élèves des EMM (421 000 euros), pour prendre en compte l'augmentation prévue du nombre d'élèves. La dotation pour les bourses de élèves des LPM restera inchangée.

#### ***e) La formation continue des marins***

En matière de formation continue, l'État a passé une convention avec le Centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles

(CNASEA), qui assure l'indemnisation des gens de mer en formation non rémunérés par leur employeur. En 2008, l'engagement porte sur 1,2 million d'euros ; il sera porté à 1,23 million d'euros dans le cadre du PLF 2009.

## 2. Les subventions d'équipement

- Enseignement supérieur

Les dotations en crédits d'investissement affectées aux EMM se sont élevées à :

	2002	2003	2004	2005	2006
AP	823 000 €	684 000 €	684 000 €	664 000 €	664 000 €
CP	610 000 €	684 000 €	664 000 €	664 000 €	664 000 €

Dans le cadre des contrats de plan État-régions pour la période 2000-2006, la création du centre de formation aux techniques de sauvetage et survie (CESAME) à l'EMM Saint-Malo a été achevée fin 2004. Les travaux de restructuration de l'EMM Marseille sont en voie d'achèvement. En 2007, 399 000 euros ont été affectés pour ces travaux.

Au titre du PLF 2009, 553 000 euros ont été budgétisés pour financer des travaux de mise aux normes de sécurité et d'acquisition d'équipements pédagogiques, pour prolonger l'effort substantiel qui a été engagé pour le financement des EMM.

- Enseignement secondaire

Les dotations en crédits d'investissement affectées aux LPM et centres agréés des DOM et COM pour la formation maritime secondaire depuis 2002 ont été les suivantes :

	2002	2003	2004	2005	2006
AP	396 000 €	250 000 €	250 000 €	250 000 €	250 000 €
CP	310 000 €	246 000 €	246 000 €	246 000 €	246 000 €

Dans les LPM, les équipements pédagogiques sont financés dans le cadre des contrats de plan État-régions. À ce titre, une première tranche de crédits a été affectée aux lycées de Boulogne, Cherbourg, Saint-Malo, Paimpol, Le Guilvinec, Etel, La Rochelle, Ciboure et Sète.

Les investissements réalisés au titre de l'année 2005 ont concerné le LPM de Paimpol (financement d'une étude destinée à l'implantation d'une salle-machine), le LPM de Nantes (participation à l'implantation d'un simulateur-machine) et le LPM de Bastia (informatique et extension de simulateurs). En 2006, l'État a participé à la réalisation d'une unité de formation au certificat de

base à la lutte contre l'incendie à bord des navires. En 2007 et 2008, aucune subvention d'investissement n'a été attribuée.

Tous ces dispositifs sont susceptibles d'être revus en fonction des décisions qui vont être prises au niveau national.

#### **IV.— LE SOUTIEN À LA FLOTTE DE COMMERCE : CONSOLIDER LES ACQUIS DANS UNE CONJONCTURE ÉCONOMIQUE TROUBLÉE**

Ainsi que votre rapporteur l'a indiqué en introduction, la conjoncture actuelle est assez défavorable pour le transport maritime, après près d'une dizaine d'années de croissance forte. Dans ces circonstances, il apparaît important de maintenir le cap et de consolider les acquis, en particulier au moyen des réformes engagées ces dernières années.

##### **A.— LA RÉUSSITE DU RIF MÉRITE D'ÊTRE MIEUX SOULIGNÉE**

###### **1. La mise en œuvre réglementaire de la loi est maintenant terminée, à l'exception du volet relatif aux jeux de hasard**

La loi du 3 mai 2005 comporte 6 renvois à des textes réglementaires :

– le décret déterminant le port d'immatriculation ainsi que les modalités conjointes de francisation et d'immatriculation des navires au registre international français dans le cadre d'un guichet unique ;

– un arrêté fixant les modalités de la formation embarquée à bord des navires immatriculés au RIF, à défaut de convention ou accord de branche étendu conclu avant le 1<sup>er</sup> janvier 2006 ;

– un arrêté fixant le niveau minimal des rémunérations des navigants, par référence aux rémunérations de l'ITF ;

– le décret en Conseil d'État fixant les conditions d'ouverture temporaire de casinos installés à bord des navires immatriculés au RIF ;

– le décret en Conseil d'État fixant la convention type entre l'armateur et une personne qualifiée pour l'exploitation des jeux de hasard ;

– le décret en Conseil d'État fixant les conditions d'exploitation des jeux de hasard dans les casinos installés à bord de navires immatriculés au RIF ;

– le décret en Conseil d'État prévoyant les modalités de calcul du produit brut des jeux ;

– le décret en Conseil d'État prévoyant les modalités d'acquittement des prélèvements sur les jeux.

**À la fin du mois d'octobre 2008, quatre mesures réglementaires d'application du RIF ont été prises.**



**La première** est l'arrêté du 21 décembre 2005 fixant les montants minimaux de rémunération des navigants. Lors du débat de la loi, il était apparu opportun de fixer une rémunération minimale qui soit à la fois conforme aux conventions de l'Organisation internationale du travail et compatibles avec les recommandations de l'ITF, association internationale qu'il était difficile de viser explicitement dans un texte de loi.

L'article 1<sup>er</sup> de ce décret prévoit que la rémunération de base du matelot qualifié résidant hors de France ne peut être inférieure à 620,05 dollars américains pour un temps de travail de 208 heures par mois. À ce montant, s'ajoute la rémunération des trois jours de congé prévus par l'article 17 de la loi RIF. Cette base de calcul est retenue comme assiette des rémunérations minimales pour les autres fonctions de navigants, pondérée d'après la grille de coefficients suivante :

Niveaux	Fonctions du navigant	Coefficient
1	Second capitaine, second mécanicien	2,22
2	1 <sup>er</sup> lieutenant, 3 <sup>ème</sup> officier mécanicien	1,75
3	2 <sup>ème</sup> lieutenant, chef de quart, 4 <sup>ème</sup> officier mécanicien	1,54
4	Bosco, chef de bordée, timonier, chef cuisinier, maître d'hôtel	1,20
5	Matelot qualifié, ouvrier mécanicien, chef d'office	1
6	Graisseur, aide-cuisinier, garçon d'office	0,76

L'article 3 de l'arrêté prévoit par ailleurs que, dans le cas où l'activité d'un navigant se déroule exclusivement dans les eaux ou la zone économique d'un même État, les dispositions de cet État en matière de rémunération peuvent s'appliquer en lieu et place des minimaux résultant des dispositions ci-dessus.

**La deuxième mesure réglementaire** d'application de la loi RIF est le décret n° 2006-142 du 10 février 2006, qui a fait du port de Marseille le port unique d'immatriculation des navires au RIF. L'article 2 prévoit en outre selon quelles modalités sera créé le guichet unique prévu par la loi. Les autres articles du décret prévoient que le guichet unique assure la promotion du registre international français ainsi que l'information des usagers. Le guichet unique aura aussi pour mission de s'assurer que le navire respecte les dispositions de la loi relative à la composition de l'équipage, notamment la proportion de marins français présents à bord du navire.

**La troisième mesure** d'application est l'arrêté du 8 novembre 2006 qui définit les modalités de formation des marins<sup>(1)</sup>. Notons enfin que les questions liées à la défiscalisation des salaires des navigants ont fait l'objet d'une instruction des services des impôts (instruction du ministère des finances 5 B-15-06 n°63 du 6 avril 2006).

**La quatrième** est, enfin, le décret n° 2006-462 du 21 avril 2006 fixant la liste des lignes régulières internationales mentionnées à l'article 2 de la loi (entre l'Union européenne, l'Algérie, le Maroc et la Tunisie).

**Manquent encore l'ensemble des décrets relatifs à l'exploitation des jeux de hasard à bord des navires inscrits au RIF.**

## **2. L'immatriculation des navires au RIF est en bonne voie**

L'ensemble de ces mesures a permis l'immatriculation, le 10 mars 2006, du premier navire au RIF.

À la fin du mois d'octobre 2008, **268 navires de plus de 100 tonnes y sont immatriculés** et sont composés de :

- 97 navires de la flotte de commerce ;
- 171 navires affectés à d'autres fonctions (notamment la flotte de travaux et de services auxiliaires).

Les perspectives d'immatriculation au RIF sont assez favorables, puisque plusieurs armateurs envisagent de pavillonner cette année des navires au RIF. Selon les informations fournies à votre rapporteur, 60 navires sont en effet actuellement en construction dans des États étrangers pour le compte d'armateurs français, qui doivent ensuite être immatriculés au RIF.

Au total, 60 nouveaux navires sont à mettre directement au crédit du RIF, dont 54 navires neufs.

## **3. Le GIE fiscal renouvelé est pleinement opérationnel**

Pour maintenir l'attractivité et la compétitivité du nouveau registre international français un nouveau dispositif d'aide à l'investissement a été mis en place par l'article 77 de la loi de finances rectificative pour 2006 du 30 décembre 2006. Cet article modifie la loi du 2 juillet 1998, abroge l'article 39 CA et complète l'article 39 C du code général des impôts par des mesures générales.

---

*(1) Arrêté du 8 novembre 2006 portant application de l'article 6 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.*

Ce nouveau dispositif fiscal permet l'acquisition, par des investisseurs regroupés dans des structures fiscalement transparentes de personnes, tel un groupement d'intérêt économique ou une SNC, d'un bien à donner en location pendant sa durée normale d'amortissement.

Le dispositif repose sur la possibilité de déduire les déficits, nés de l'amortissement dégressif du bien mis en location, des résultats imposables des autres activités des membres du GIE dès lors que le bien est exploité ou situé dans l'espace économique européen.

Le montant des amortissements admis en déduction est limité, pour prévenir les abus possibles, à 3 fois le montant des loyers pour une période de 36 mois. L'efficacité du dispositif est renforcée par l'exonération de l'imposition sur les plus-values lors de la cession des titres du GIE à l'utilisateur du bien.

Le recours à ce dispositif est soumis à déclaration aux services fiscaux pour permettre de suivre l'évolution et le coût de la mesure. En ce qui concerne les navires, il n'y a plus d'obligation de pavillon et l'armateur a la possibilité d'immatriculer son navire dans tout l'espace économique européen. Toutefois, la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français (RIF), prévoit en son article 5 que les navires immatriculés au RIF bénéficiant d'un dispositif d'aide fiscale attribuée au titre de leur acquisition doivent être armés avec des équipages comportant une proportion minimale de 35% de marins communautaires. Ce taux est de 25% pour les navires ne bénéficiant pas ou plus de ce type d'aide.

L'avantage fiscal consenti peut être évalué autour de 15 à 18 % du montant de l'investissement, l'avantage rétrocédé à l'utilisateur étant fixé librement par les membres du GIE.

Les données relatives aux navires acquis dans le cadre de ce nouveau dispositif ne sont pas encore disponibles.

## **B.— LES MÉCANISMES DE SOUTIEN À LA FLOTTE DE COMMERCE**

### **1. Le dispositif des allègements de charges sociales**

Les mesures d'allègement des charges sociales concernent :

– le versement correspondant aux charges de retraites supportées par la Compagnie générale maritime et financière (CGMF) ;

– les subventions relatives aux exonérations ou aux remboursements de charges sociales patronales. Ces aides sont imputées sur le programme « *Sécurité et affaires maritimes* », action n° 3 « *Flotte de commerce* » ;

– la mise en oeuvre de taux ENIM réduits pour certaines navigations ou registres.

**a) Les charges de retraites versées à la CGMF**

L'État rembourse à la Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF) les charges spécifiques de retraite et d'accident du travail des personnels sédentaires de l'ancienne Compagnie générale maritime (CGM). Les dotations inscrites pour ces remboursements ont été de 15,20 millions d'euros en 2007. La prévision 2008 est de 14,90 millions d'euros.

**b) Charges sociales patronales**

La loi du 3 mai 2005 précitée a institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006, une exonération à 100% des charges patronales ENIM (maladie, vieillesse, accidents du travail) pour les équipages embarqués à bord des navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transports maritimes soumises à titre principal à une concurrence internationale effective. Ce dispositif s'est substitué au dispositif de remboursement mis en place en 1998, le remboursement ayant été maintenu pour les navigants non affiliés à l'ENIM.

Une cinquantaine d'entreprises bénéficient de l'exonération ou du remboursement de leurs charges patronales ENIM ou URSSAF pour leurs navigants éligibles. Ces allègements de charges sociales concernaient en 2007 l'emploi de plus de 11 000 marins.

La loi de finances pour 2007 a en outre introduit, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007, une exonération des cotisations d'allocations familiales et des contributions patronales à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi dues par les employeurs, pour les équipages qu'elles emploient à bord de navires de transport de passagers. Cette exonération concerne les navires de transports de passagers bénéficiant de l'exonération des charges sociales patronales prévue à l'article 10 de la loi du 3 mai 2005 relative au RIF.

En 2005 et 2006, les charges ENIM des armements à passagers et de fret ont été intégralement remboursées ainsi que les charges d'allocations familiales et de chômage des armements à passagers. En 2007, les crédits disponibles (74,96 millions d'euros) ont également permis d'assurer l'exonération ou le remboursement de ces charges : compensation de l'exonération des charges maladie, vieillesse, accidents du travail mise en oeuvre par l'ENIM (42,70 millions d'euros) ; remboursement des charges des navigants non affiliés à l'ENIM (4,65 millions d'euros) ; compensation des charges d'allocations familiales et de chômage des armements à passagers (12,60 millions d'euros).

Pour 2008, les crédits inscrits en loi de finances initiale pour les aides à la flotte de commerce s'élèvent à 75,29 millions d'euros. Ces crédits inscrits au

programme « *Sécurité et affaires maritimes* » devraient permettre, comme en 2006 et en 2007, de financer la totalité des mesures de soutien précitées.

Par ailleurs, certaines entreprises de transport maritime bénéficient de taux réduits de charges ENIM pour les navigants employés à bord des navires effectuant des navigations internationales ou transocéaniques (17,6% du salaire forfaitaire au lieu de 35,6%) et des navires immatriculés au registre international français (11,6%, décret du 16 mai 2007).

## **2. Les dispositifs d'allègement de charge fiscale**

Outre les allègements de charges sociales, les armements de notre flotte de commerce bénéficient d'allègements de charges fiscales, concernant en premier lieu **la taxe professionnelle**.

La loi de finances initiale pour 2003 a institué un dégrèvement de la part maritime de la taxe professionnelle, accordé sur demande des armements auprès des services des impôts. Ce dégrèvement, qui ne modifie pas le produit fiscal de la taxe professionnelle revenant aux collectivités locales et à leurs groupements, reste à la charge de l'État et est désormais inscrit sur le budget des charges communes.

Le coût de la mesure a été de 33 millions d'euros pour 2007 et 35 millions d'euros pour 2008.

Le second dispositif d'allègement fiscal dont bénéficie notre flotte de commerce a été créé par l'article 19 de la loi n° 2002-1576 du 30 décembre 2002 de finances rectificative pour 2002, sous la forme d'une option pour **la taxation forfaitaire au tonnage**, venant se substituer à l'imposition sur les sociétés normalement applicable, et dont l'objectif est de maintenir et de développer les activités maritimes dont le centre de décision effectif est situé sur le territoire français.

Rappelons que ce dispositif, inspiré du droit anglais ou néerlandais, consiste en la taxation d'un bénéfice déterminé forfaitairement, par l'application d'un barème au tonnage des navires exploités par l'armement. Ce dispositif est optionnel et s'applique par période de 10 ans, pour un coût total annuel de 9 millions d'euros.

Le coût de cette mesure a été d'environ 155 millions d'euros en 2006 en raison de la bonne conjoncture du transport maritime fret, notamment du transport de conteneurs. Ce dispositif a été légèrement modifié par la loi de finances rectificative 2006 pour le mettre en conformité avec les orientations communautaires et a ouvert pour une période d'un an la possibilité pour les armateurs d'opter pour ce dispositif fiscal.

L'article 7 de la loi du 3 mai 2005 permet enfin de **défiscaliser le salaire des marins embarqués sur des navires immatriculés au registre RIF** sous certaines conditions (expatriation minimale de 183 jours). Le coût de cette mesure est estimé à 5 millions d'euros.

## 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 des 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 propre 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 rencontrés 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 ? À 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



hausse 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 Zones naturelles 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 CO2 ; 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 CO2 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 encalminé 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'AFITF 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'utilisateur 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. À 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 Proriol.** 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, pourrions-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 pourrions 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 Proriot, 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 Chassaigne.** 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'explicitier.

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 républicain votant contre.

