

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

**Commission
des affaires économiques, de
l'environnement et du territoire**

– Audition, ouverte à la presse, de M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports, et Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'Écologie 2

Mercredi

17 octobre 2007

Séance de 16 heures 15

Compte rendu n° 3

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

**Présidence
de M. Patrick Ollier**
Président



La commission a entendu **M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables, M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des Transports, et Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'Écologie.**

Le président Patrick Ollier a remercié MM. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, et Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie, d'avoir répondu à l'invitation la Commission et les félicite pour le budget qu'ils soumettent au Parlement.

Il s'agit d'un budget de transition qui se présente sous les meilleurs auspices. Certes, une hausse de crédits n'est pas, à elle seule, un gage de qualité, mais un examen détaillé montre que les priorités qu'il comporte concrétisent les engagements du Gouvernement en faveur de la protection de l'environnement, du développement et de l'aménagement durables. La nouvelle structure budgétaire du ministère concourt également à la mise en œuvre de ces priorités.

Au-delà des réponses aux questions que Mmes et MM. les députés poseront, la Commission souhaite que soient évoquées les perspectives financières que le Gouvernement envisage à la suite du Grenelle de l'environnement. A-t-on déjà procédé à des évaluations ? Dans quelle direction budgétaire pense-on pouvoir aller ?

La commission souhaite également des précisions sur le programme législatif, notamment sur le calendrier de l'examen du projet de loi relatif au parc régional de Camargue. Qu'en est-il du projet de loi relatif à la responsabilité environnementale, dont on a évoqué l'examen pour la présente session ? S'agissant de la politique de l'eau, les efforts engagés dans ce PLF seront-ils suffisants pour atteindre l'objectif du bon état écologique de l'eau en 2015 ?

MM. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, a précisé tout d'abord que le projet de loi de finances pour 2008 était la traduction financière ou budgétaire d'un chantier considérable consistant à réunir l'ensemble des fonctions qui concourent au développement durable. Pour la première fois, le budget regroupe l'écologie, les transports, l'habitat, l'énergie, la mer, bref, tous les domaines que le Gouvernement tente de mettre en cohérence pour qu'il en résulte un véritable développement durable et non pas des développements cloisonnés. Le Gouvernement dispose d'une grande liberté de redéploiement entre les services, ce qui permet de concentrer les moyens sur les priorités et de procéder à des économies d'échelle.

Le budget 2008 est un budget de « transition positive » en ce qui concerne les principales fonctions. Bien entendu, il ne peut intégrer à ce jour l'ensemble des réformes structurelles qui résulteront du Grenelle de l'environnement, même si quelques pistes sont d'ores et déjà clairement identifiées. Il se caractérise par une progression de 2,6 % sur l'ensemble du périmètre et de 25 %, à structure constante, sur le domaine de l'écologie « traditionnelle », qui correspond au périmètre des ministères antérieurs.

Pour évaluer ce budget, il faut raisonner *pro forma*. Entre 2007 et 2008, les structures du budget ont sensiblement bougé, comme l'attestent les trois exemples suivants :

Tout d'abord, certains crédits ont été transférés aux collectivités locales dans le cadre de la décentralisation. Cela concerne les routes, les ports et les personnels de l'équipement pour plus de 300 millions d'euros en 2008, dont 288 millions pour les seuls personnels transférés.

Ensuite, certaines missions sont assurées en 2008 par d'autres opérateurs et non plus par l'État : ainsi les dépenses d'investissement pour la sécurité des tunnels, qui sont maintenant assurées par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) – à hauteur de 68 millions d'euros –, ou la gestion du système d'information sur l'eau, qui a été transférée à l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA). Inversement, l'État a repris les engagements de Charbonnages de France – 218 millions d'euros –, dont la dissolution le 31 décembre prochain tournera une page de l'histoire industrielle de notre pays.

Enfin, une baisse de crédits peut être compensée par la mobilisation d'autres ressources. Cette année, par exemple, Réseau ferré de France (RFF) percevra directement le produit des cessions immobilières qui allait auparavant dans les caisses de l'État. La diminution apparente des crédits alloués à RFF est donc compensée par d'autres ressources de nature non budgétaire et se révèle neutre pour l'établissement. Le changement de régime de la TVA permet également de diminuer la dotation à RFF de 177 millions d'euros sans modifier ses moyens réels. En effet, on verse aujourd'hui les subventions hors taxe, ce qui évite de multiplier les opérations comptables.

Pour avoir une vision globale, il faut tenir compte des retraitements et raisonner sur l'ensemble du budget, en incluant l'AFITF, le fonds Barnier, le budget annexe de l'aviation civile et le compte d'affectation spécial retraçant le produit des amendes liées aux radars routiers. C'est ainsi que l'on arrive à ce chiffre de 2,6 %, soit un point de plus que la norme d'évolution des dépenses de l'État

C'est également un budget qui prépare l'avenir en privilégiant les dépenses d'investissement par rapport aux dépenses de fonctionnement. Bien qu'il ne puisse intégrer massivement les décisions qui suivront le Grenelle de l'environnement, il est en totale cohérence avec la démarche engagée. L'autre signal fort, déjà évoqué, est le budget très offensif sur l'ancien périmètre de l'écologie.

S'agissant maintenant des effectifs, le ministère respecte à la lettre le contrat de performance signé en juillet 2006 entre l'Équipement et le Budget en matière de transports et d'urbanisme. Cela se traduit par 1 192 ETPT en moins, chiffre qui tient compte de la création de 20 emplois au bénéfice de l'Autorité de sûreté nucléaire.

Dans le domaine de l'écologie, les effectifs progressent notamment chez les opérateurs du ministère, les « bras armés » de l'écologie. La hausse totale est de 283 agents, avec 36 créations de postes à l'INERIS, 77 à l'ONEMA, 134 dans les différents parcs naturels, 29 à l'Agence des aires marines protégées, 7 au Conservatoire du littoral.

Conformément aux principes du Grenelle de l'environnement, le budget dégage quatre priorités.

Premièrement, un signal très visible sur la protection de l'environnement : 115 millions d'euros seront consacrés à la prévention des risques. Il est prévu d'élaborer 450

plans de prévention des risques technologiques et de couvrir, à la fin de 2010, 7 000 communes par des plans de prévention des risques naturels.

Le Gouvernement souhaite également combler le retard de la France dans le domaine de l'eau. Le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables vient de lancer un vaste plan de rénovation de nos stations d'épuration. Actuellement, plus de 36 millions de Français sont desservis pas des stations qui sont loin d'être aux normes ou ne sont tout simplement pas couverts par une station. Les agences de l'eau disposeront des moyens nécessaires – 2,2 milliards d'euros – pour aider les collectivités locales à se mettre rapidement aux normes. Ce programme doit impérativement être achevé en 2012 car, indépendamment des problèmes de fond, la Commission européenne a engagé une procédure contre la France et l'État risque de devoir acquitter une indemnité d'un million d'euros par jour de retard.

Par ailleurs, les crédits alloués à la biodiversité progressent de 30 %, avec notamment un réel effort en faveur des parcs naturels et de la construction du réseau « Natura 2000 en mer ».

La deuxième priorité est la recherche : recherche aéronautique, recherche sur les nouvelles technologies de l'énergie, recherche dans le domaine des risques et des pollutions.

Le montant des aides publiques à la recherche aéronautique en amont, notamment pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre, est doublé entre 2007 et 2008, passant de 50 à 100 millions d'euros. L'objectif est de renforcer notre capacité technologique dans ce domaine face à la concurrence américaine et de préserver notre réseau de PME sous-traitantes. Les crédits de recherche dans le domaine de l'écologie augmentent de 4,7 %, avec un effort particulier sur les bioénergies ou agroénergies, la pile à combustible, la voiture propre, les bâtiments à basse consommation, la captation et le stockage de CO₂ et la sûreté nucléaire. Enfin, les contrats d'objectifs du Commissariat à l'énergie atomique et de l'Institut français du pétrole sont intégralement respectés.

Troisième priorité : 60 % des ressources de l'AFITF sont consacrées à des projets non routiers.

Sur les seuls grands projets du CIADT de décembre 2003, 81 % des moyens sont alloués au ferroviaire, au fluvial et au maritime. Le budget de l'AFITF pour 2008 sera d'abord consacré à la poursuite des grands projets ferroviaires : LGV Est, LGV Rhin-Rhône, LGV Perpignan-Figueras, lancement de la LGV SEA entre Tours et Bordeaux. Le projet de canal Seine-Nord-Europe sera finalisé, de manière à ce qu'un contrat de partenariat puisse être conclu dès 2009. Les projets en matière de transport maritime connaîtront une accélération : projet franco-espagnol d'autoroute de la mer sur l'Atlantique, gestion conjointe par l'Italie, l'Espagne et la France des autoroutes de la mer en Méditerranée, lancement d'une nouvelle tranche de travaux sur Port 2000 au Havre.

Quatrième priorité : la poursuite de l'effort en matière d'entretien des réseaux et de sécurité.

Si l'on veut développer l'intermodalité, il faut avoir un réseau en parfait état de marche. Derrière les grands projets d'infrastructures, il y a aussi un immense travail d'entretien, peut-être moins médiatique mais absolument capital. L'ensemble de nos réseaux sera passé en revue et 79 millions d'euros seront consacrés à des opérations de régénération

du réseau ferroviaire, indépendamment de l'effort consenti par les régions dans ce domaine. En outre, 44 millions d'euros de crédits budgétaires et 60 millions d'euros de crédits de l'AFITF serviront à l'entretien préventif et à des rénovations lourdes du réseau routier.

La sécurité concerne les personnes, mais aussi les espaces naturels. Le Gouvernement fait clairement prévaloir une logique de prévention maximale afin d'éviter des catastrophes écologiques et humaines.

En matière de sécurité maritime, le plan de modernisation des centres de surveillance maritime – CROSS – bénéficiera de moyens en hausse de 33 %.

Pour ce qui est de la sécurité routière, on ne peut se satisfaire des chiffres actuels. Il faut aller plus loin et diviser de nouveau par deux le nombre de morts, pour passer de 5 000 à 2 500 par an. À cet effet, 500 nouveaux radars seront déployés en 2008. La mise au point de radars plus perfectionnés permettra de contrôler par exemple les distances de sécurité et le respect des feux rouges.

En ce qui concerne la sécurité aérienne, les investissements du budget annexe se monteront à 169 millions d'euros, notamment pour les programmes COFLIGHT et ISOCRATE.

La protection de l'environnement et la sécurité des personnes commencent par la prévention. Certains dommages ou certaines catastrophes, comme AZF ou les marées noires, sont irréparables. S'agissant des marées noires, le Gouvernement va profiter de la période actuelle pour relancer le projet de paquet Erika III, avant que la France ne prenne la présidence de l'Union européenne.

Au total, c'est une année assez particulière qui va s'ouvrir. Elle suppose, en interne, un travail considérable de décloisonnement des fonctions et des lignes de crédit pour faire porter les efforts sur des objectifs optimaux et bien ciblés. Il conviendra aussi d'accompagner les grands programmes opérationnels qui découleront du Grenelle de l'environnement. Ces programmes nécessiteront la mise en place de partenariats, car la France est un pays aux légitimités partagées.

Ce budget 2008 reflète assez fidèlement l'ambition du Président de la République et celle du Gouvernement : décloisonner l'action et réconcilier des compétences autrefois contradictoires ; placer le développement durable au cœur de tous les métiers du ministère : énergie durable, aménagement durable, report modal. Tout est maintenant en place pour passer à l'acte, à quelques jours de la clôture du Grenelle de l'environnement.

Le président Patrick Ollier a remercié le ministre d'État pour cette présentation et donné la parole aux cinq rapporteurs pour avis.

M. Christophe Priou, *rapporteur pour avis « environnement et énergie »*, a remarqué que l'on aurait presque envie d'en être déjà à l'examen du budget pour 2009, celui de 2008 étant, comme l'a dit M. le ministre d'État, un budget de transition. En se projetant en 2009, on éviterait la répétition des débats au cours desquels le ministre défend le budget de l'écologie, l'opposition en dénonce la faiblesse et le ministre répond que le domaine est très transversal et concerne un grand nombre de ministères. Dans les régions et les départements où la majorité n'est pas la même qu'à l'Assemblée nationale, on assiste au même jeu de

questions-réponses. Voilà pourquoi l'on a hâte de connaître les conséquences qui seront tirées du Grenelle de l'environnement.

Pour en revenir à ce budget, il est dommage que la politique fiscale en faveur du développement des énergies renouvelables – généralement sous forme de crédits d'impôt – passe par le prisme de Bercy. Le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables devrait s'en saisir pour mener une politique volontariste.

Les parcs naturels régionaux sont de très beaux outils et il est prévu d'en créer de nouveaux. Cependant, ils continuent de rencontrer des problèmes de budget de fonctionnement et d'investissement.

Enfin, plutôt que de tenter sempiternellement de modifier la loi littoral, il serait préférable de convenir une fois pour toutes que plus le Conservatoire du littoral sera propriétaire des territoires littoraux très convoités, moins les problèmes d'interprétation de cette loi se poseront. Tout au plus souhaitera-t-on que le ministère et le Conservatoire étudient une meilleure adéquation de la taxe départementale des espaces naturels sensibles, qui est très élevée dans certains départements. Cela permettrait aux conseils généraux d'être plus efficaces.

Quoi qu'il en soit, le groupe UMP soutiendra ce budget ambitieux et novateur.

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis « *Transports routiers, ferroviaires et fluviaux* », a souligné que le transport terrestre a souvent été au cœur des travaux du Grenelle de l'environnement. Il faut à cet égard saluer l'orientation de ce budget, qui est véritablement tourné vers le développement durable et la sécurité des transports, conformément à l'engagement du Président de la République d'aller vers un transfert modal de 25 % de la route vers le rail et le fluvial d'ici à 2012.

La Commission constate que le financement de l'AFITF est assuré en 2008 mais que l'on peut avoir quelques interrogations pour la suite. Quelles orientations peut-on envisager dans les années à venir ? Pour 2008, la commission aimerait obtenir des précisions sur la participation de l'Agence à certains programmes d'investissement importants.

S'agissant de la SNCF, on s'accorde à reconnaître que le système est, pour le secteur « grands voyageurs », un des plus performants au monde. En revanche, nous sommes à la veille de décisions incontournables concernant le fret ferroviaire. Le Gouvernement peut-il éclairer la Commission sur cette question ? Peut-il confirmer la priorité accordée à l'entretien d'un réseau dont les performances se dégradent, au détriment de la rapidité du trafic ?

En matière de sécurité, la Commission souhaiterait que le Gouvernement apporte des précisions sur le développement des radars, sur la modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) en mer, ainsi que sur la mise aux normes des tunnels.

Deux grands projets fluviaux et maritimes intéressent tout particulièrement la commission des affaires économiques : le canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe et la réforme des ports autonomes. En effet, qu'il s'agisse des ports ou du fret ferroviaire, la question de la gouvernance est au moins aussi importante que celle des investissements.

À quelques jours de la clôture du Grenelle de l'environnement, comment doit-on concevoir la fiscalité de demain, notamment en ce qui concerne le transport routier ? À long terme, la pérennité et la lisibilité des financements de l'AFITF sont indispensables.

Enfin, la question des espaces périurbains ne devra pas être oubliée dans les conclusions du Grenelle de l'environnement. L'urbanisation de la France a beaucoup évolué depuis l'après-guerre et il devient absolument indispensable de développer les transports collectifs dans ces zones périurbaines.

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis « *Transports aériens* », prend acte de la forte diminution des crédits affectés aux transports aériens. Elle s'explique par les modifications de structure budgétaire – mais pas seulement –, cependant que les moyens prévisionnels du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » augmentent d'environ 4 %.

Au-delà de cette évolution, quatre points suscitent de réelles inquiétudes.

Premièrement, le trafic aérien aura progressé en 2007, selon l'Organisation de l'aviation civile internationale, d'environ 6,3 % en « passager kilomètre transporté ». Cette progression est clairement appelée à se poursuivre dans les années à venir. Elle contribue certes à la bonne santé de nos compagnies aériennes, mais le mouvement de mondialisation, le développement des affaires et l'influence du « tout-libéral » risque de conduire à une sorte de *dumping* social au détriment des personnels de l'aviation civile en général et des compagnies *low-cost* en particulier, ainsi qu'à une dégradation de la situation pour les usagers, un affaiblissement de la politique d'aménagement du territoire et une dégradation de la sécurité. Quelles sont les réflexions du Gouvernement sur ce point et quelles assurances peut-il donner à l'Assemblée ?

Deuxièmement, où en est-on de l'inclusion du transport aérien dans le système européen d'échange de quotas d'émission ? Où en est-on aussi dans les recherches sur l'utilisation des biocarburants en aéronautique civile ? D'une manière générale, quelles conclusions tirer du Grenelle de l'environnement pour le secteur du transport aérien ? S'agissant des nuisances sonores aéroportuaires, l'appréciation plutôt négative du rapporteur pour avis rejoint les réflexions de l'autorité de contrôle de ces nuisances, l'ACNUSA, qui a déjà fait remarquer à plusieurs reprises que les dispositifs existants, en matière d'insonorisation par exemple, « ne sont pas à la mesure des problèmes à traiter » et qui constate que ses recommandations sont insuffisamment suivies d'effet. Le Gouvernement entend-il prendre ce problème à bras-le-corps ?

Troisièmement, en matière de sécurité, la commission regrette que les moyens alloués au Bureau d'enquêtes et d'analyses ne soient pas accrus. La mission parlementaire d'information constituée en 2004 sur cette question avait demandé une augmentation immédiate des effectifs d'environ 20 %. Une remise à niveau a été effectuée mais l'on constate aujourd'hui une stagnation des effectifs qui ne semble pas compatible avec les responsabilités nationales et internationales du BEA dans un contexte de fort développement du trafic aérien. Pourquoi ne suit-on pas les recommandations formulées par la mission d'information ?

Quatrième sujet de préoccupation : la mise en œuvre de la continuité territoriale avec l'outre-mer. L'un des objectifs du programme « Transports aériens » est l'amélioration du taux de couverture des coûts des services outre-mer par la redevance. Or le relèvement de

celle-ci se traduit dans les faits par la hausse du prix des billets, alors que le transport aérien est l'unique moyen, pour les personnes concernées, de gagner la métropole. Il n'est pas logique de faire supporter le coût des services par les seules populations d'outre-mer. Pour elles, voyager en avion n'est pas un luxe mais une absolue nécessité.

M. Jean-Yves Besselat, *rapporteur pour avis « Sécurité et affaires maritimes »*, a souhaité questionner M. le secrétaire d'État chargé des transports sur trois sujets : la relance de la filière maritime, le projet de réforme des ports et les autoroutes de la mer.

Il faut tout d'abord se réjouir des effets de la mise en place du registre international français (RIF) en 2005. En deux ans, la flotte française des navires de plus de cent tonneaux est passée de 212 à 242 navires. Cette progression est significative mais pas suffisante. Le dernier décret sur la réouverture du GIE fiscal a été pris le 1^{er} octobre. Le Gouvernement peut-il indiquer quand l'instruction administrative découlant de ce décret sera publiée par le ministère des finances, afin que ce guichet d'immatriculation soit totalement opérationnel et permette aux armateurs de ne plus buter sur cette difficulté ?

Le développement du pavillon français implique celui des écoles de la marine marchande. Actuellement, les quatre écoles nationales forment 300 officiers. Il faudrait rapidement doubler cette capacité, voire passer à 800. Le Gouvernement a décidé d'ouvrir ce chantier mais dans quelles conditions va-t-il le faire ? Dans le cadre des lois de décentralisation, un décret aurait pu être pris sur la régionalisation des écoles de la marine marchande, mais il semble plus opportun, dans un contexte de reconstitution de filières, de maintenir les écoles nationales dans le champ des compétences de l'État : il convient en effet d'éviter la dispersion des efforts.

Par ailleurs, les syndicats français ont décidé de ranger le pavillon RIF dans la catégorie des pavillons de complaisance. Sachant que le pavillon français est classé, en qualité, deuxième dans le monde et qu'il est le meilleur en Europe sur le plan de la protection sociale, on peut s'interroger sur les chances de la concertation.

S'agissant de la réforme de la gouvernance des ports, que le Gouvernement a initiée à juste titre, une approche par objectifs paraît préférable à une approche liée à la prévision économique. En posant des objectifs, on établit des contraintes qui conduiront à des réformes en interne.

En ce qui concerne enfin les autoroutes de la mer, M. le ministre d'État a manifesté des intentions fortes. Quelles sont les perspectives de mise en œuvre de ces projets avec l'Espagne et l'Italie ?

M. Philippe Tourtelier, s'exprimant au nom de M. Philippe Plisson, *rapporteur pour avis « Équipement et développement durable »*, a demandé, au sujet du programme n° 113 « *Aménagement, urbanisme et ingénierie publique* », quelles seront les incidences de la réforme du permis de construire entrée en vigueur le 1^{er} octobre en termes de moyens humains et matériels. Quelles seront ses conséquences sur l'organisation, la structure et le fonctionnement des directions départementales de l'équipement ? Permettra-t-elle de développer leurs missions d'ingénierie publique ?

La réforme de l'urbanisme a pour effet de transférer la responsabilité de la non-conformité au pétitionnaire et à l'architecte. L'État en espère-t-il une diminution des dépenses de contentieux ?

S'agissant maintenant du programme n° 159 « *Information géographique et cartographie* », on relève que l'IGN a ouvert le 23 juin 2006 son site « Géoportail ». Dans un premier temps, ce site s'est trouvé saturé. Un an après, quelle est sa fréquentation journalière ? L'IGN a-t-il mis en place des indicateurs de satisfaction ?

Par ailleurs, le programme GALILEO, projet européen de radionavigation par satellites, est en phase de restructuration. Est-il envisagé, à cet égard, de s'appuyer sur l'expérience de l'IGN en matière de cartographie ?

Dans le programme n° 217 « *Conduite pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables* », le nombre d'emplois du ministère doit diminuer en 2008, selon le bleu budgétaire, de 2 110 ETPT. Cette réduction de 1,4 % est-elle compatible avec les ambitions affichées en matière de développement durable ?

Plus particulièrement, lorsque les personnels mis à disposition des collectivités territoriales optent pour le statut d'agent des collectivités locales, ce choix doit être accompagné du transfert de ressources nécessaire. Est-ce le ministère qui en supportera la charge ? Le transfert des agents s'accompagnera-t-il du transfert des bâtiments – bureaux, logements de fonction – qui les abritent ?

Enfin, les fonctionnaires devraient pouvoir effectuer des heures supplémentaires, mais il n'existe pas de crédits inscrits à cet effet.

M. Alain Gest a salué, au nom du groupe UMP, la création du grand ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, qui est conforme aux engagements pris lors des élections présidentielle et législatives. Il se félicite également du bon déroulement du Grenelle de l'environnement. Après la pleine réussite de la première phase, quel calendrier le Gouvernement a-t-il arrêté à compter de la remise des premiers rapports, qui aura lieu dans quelques jours ?

Le volontarisme de ce budget en matière d'environnement doit également être salué. L'augmentation des crédits à hauteur de 25 % montre que le Gouvernement respecte les engagements de la campagne électorale.

La création d'un nouveau ministère implique une réorganisation de l'administration. Comment se passent les fusions expérimentales entre les services des DDA et ceux des DDE, et même, dans certains cas, entre les services des DDE et ceux des DRIRE ? Quelles perspectives se dessinent-elles pour 2008 et pour les années suivantes ?

En ce qui concerne le canal Seine-Nord-Europe, quels sont les moyens financiers publics et privés qui permettront de respecter la date de 2009, sachant que la déclaration d'utilité publique doit intervenir dès 2008 ?

Comment le Gouvernement compte-t-il accélérer, comme il l'a annoncé, la recherche aéronautique ?

S'agissant des problèmes d'assainissement, ce sont presque 50 % de la population française qui sont concernés par des stations d'épuration ne correspondant pas aux normes. Au-delà des crédits annoncés, comment tiendra-t-on en cinq ans la gageure que représente ce rattrapage ?

Les médias se sont fait l'écho de la pollution au pyralène – PCB – de certains bassins fluviaux, principalement du Rhône. La Commission souhaiterait connaître la réflexion du Gouvernement sur ce sujet, qu'il est important de traiter.

En matière de sécurité routière, le ministre d'État a annoncé 500 radars supplémentaires. Jusqu'à présent, l'installation de radars automatique s'est faite dans une perspective de prévention. Les 500 nouveaux équipements seront-ils annoncés par des panneaux ?

Enfin, a-t-on une idée du bilan carbone des différents ministères ?

Mme Geneviève Gaillard, s'exprimant au nom du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche, a rappelé la difficulté qu'il y avait à lire le budget présenté l'année dernière et l'inadaptation du périmètre retenu depuis la mise en place de la LOLF. Cette difficulté sera renouvelée cette année du fait du changement du périmètre du ministère et de l'interférence avec le Grenelle de l'environnement, dont on ne peut anticiper les conclusions et les effets. La secrétaire générale du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, auditionnée dans le cadre d'un groupe de travail de la commission et à la commission des finances, a indiqué que le ministère allait beaucoup évoluer et que des réformes internes allaient intervenir. Quelles seront-elles ?

L'augmentation des crédits du ministère permettra-t-elle de réels progrès sur les problèmes environnementaux ? On peut en douter au vu des retards et des reculs auxquels on a assisté ces dernières années. Quoi qu'il en soit, le groupe socialiste fera tout son possible pour que les choses avancent.

L'effort de recherche sera-t-il globalisé par l'ADEME, dont les compétences s'étendent à l'énergie, aux transports, aux déchets ? Les crédits alloués à cette agence avaient été fortement diminués l'année dernière : qu'en sera-t-il cette année ?

Bien que le fonds Barnier soit relativement asséché aujourd'hui, les besoins demeurent. Quelle sera l'action du Gouvernement sur cette question ?

En matière de logement et d'énergies renouvelables, quels moyens le Gouvernement entend-il mettre œuvre pour favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables dans les nouveaux logements et pour permettre l'isolation des logements anciens et la modification de leur consommation énergétique ? Ce problème important relève-t-il du Grenelle de l'environnement ou le ministère compte-t-il d'ores et déjà mener des actions ?

Concernant la politique de l'eau, les élus avaient souvent recours sur le terrain, pour l'entretien des rivières, à des jeunes en contrat aidé. La disparition de ces contrats va causer de grandes difficultés aux collectivités et aux associations.

M. Maxime Bono a estimé qu'il est difficile de discerner un véritable transfert modal de la route vers d'autres modes de transport.

Les transports urbains, par ailleurs, sont les grands absents de ce PLF pour 2008. Ils ne font l'objet ni d'un programme ni même d'une action. Les transports en commun en site propre – TCSP – et les plans de déplacements urbains – PDU – ont disparu depuis quelques années du budget de l'État. Le Gouvernement a choisi d'en laisser la charge aux seules collectivités. On aurait pu, à la faveur du Grenelle de l'environnement, rétablir une aide de l'État, notamment pour les TCSP.

Le Gouvernement annonce qu'une de ses priorités est l'amélioration de la performance du réseau ferré. Depuis l'audit réalisé par l'Institut polytechnique de Lausanne, on sait que 500 millions d'euros devraient être mis en œuvre tous les ans rien que pour maintenir la qualité actuelle. Or les crédits se sont élevés à 110 millions en 2006 et à 260 millions en 2007. Le Gouvernement prévoit 339 millions pour 2008, c'est-à-dire bien moins que les 500 millions nécessaires. Pendant ce temps, le déficit se creuse et le réseau se dégrade. Ce sont maintenant 790 millions cumulés qui devraient être rattrapés. Le ministère ne manquera pas de souligner l'effort louable que représentent les 79 millions d'euros supplémentaires pour 2008, mais ce montant est soustrait dans les contributions aux charges d'infrastructures. Il ne s'agit donc que d'un jeu d'écritures.

Au sujet de l'avenir de l'AFITF : la vente des sociétés d'autoroutes a permis d'apporter 1,26 milliard d'euros au budget de l'Agence, ce qui clôt l'abondement prévu de 4 milliards. Quelles ressources le Gouvernement envisage-t-il de lui confier désormais, sachant que les ressources dont elle dispose aujourd'hui ne sont pas pérennes ?

Par ailleurs, quels sont les résultats de la mise en place du chèque transports ? On a le sentiment que cela n'a pas été un grand succès.

Enfin, le groupe socialiste souhaiterait en apprendre un peu plus au sujet des « autoroutes de la mer ».

M. Daniel Paul, au nom du groupe de la gauche démocrate et républicaine, a regretté tout d'abord que les documents budgétaires n'aient pas été distribués aux membres de la commission.

Comment le Gouvernement entend-il prendre en compte les premiers résultats du Grenelle de l'environnement sans que 2008 soit une année blanche, lorsque le budget n'est en hausse que de 2,6 % ? Bien qu'il soit supérieur de 1 % à la moyenne des autres budgets, ce n'est pas ce que l'on pourrait qualifier de budget de rupture répondant aux attentes qui s'expriment autour du Grenelle.

S'agissant de RFF, M. le ministre d'État annonce qu'une partie des moyens nécessaires viendra des cessions immobilières. Une fois que ces biens seront vendus, comment le financement s'organisera-t-il ? Sans doute consacrera-t-on alors les partenariats public-privé.

À ce propos, les autorités de Voies navigables de France viennent d'annoncer que le chantier du canal Seine-Nord-Europe serait engagé dans le cadre de tels partenariats, avec une gestion privée. Le Gouvernement confirme-t-il ou infirme-t-il cette affirmation ?

De même, quelle pérennisation pour le budget de l'AFITF maintenant qu'il n'y a plus grand-chose à attendre des cessions d'autoroutes et que les autres petites sources de financement ne permettent pas de faire face ?

Le manque d'entretien du réseau ferroviaire est un véritable scandale. La ligne Le Havre-Paris, qui, outre le transport de voyageurs, permet l'acheminement des marchandises vers le plus grand port de conteneurs de France, est très peu fiable. Le matériel, vétuste, tombe constamment en panne. Quelle image pour la SNCF et pour le pays !

Par ailleurs, la séparation entre les voies de port relevant des ports autonomes et le réseau ferré national risque, si l'on confie à d'autres qu'à la SNCF la gestion des voies de

port, de conduire à des accidents similaires à la collision qui s'est produite il y a quelque temps en raison de l'existence de deux opérateurs distincts de part et d'autre de la frontière luxembourgeoise.

Comme cela a été évoqué, quel sera l'effort de l'État en faveur des transports urbains ?

S'agissant du projet de ligne de merroutage entre Sète et Gênes, le Gouvernement va-t-il enfin se décider à apporter un financement ? La ligne Louis-Dreyfus a été ouverte il y a plusieurs années entre Toulon et Rome. Ne revient-il pas au Gouvernement de donner l'exemple en aidant d'autres lignes ? Le groupe de la gauche démocratique et républicaine s'est exprimé la semaine dernière en séance publique sur le problème de la réfection du tunnel de Tende. Celle-ci est nécessaire, mais il nous faut développer parallèlement le merroutage entre la France et l'Italie.

Enfin, l'État doit assumer totalement sa responsabilité à l'égard des écoles de la marine marchande en les finançant. On s'achemine aujourd'hui vers une autonomie financière de ces écoles, qui devront trouver des moyens propres ou se tourner vers les régions alors même que l'on a besoin de former plus de cadres pour la navigation.

Avant d'aborder les réponses **M. le ministre d'État** a rappelé, à l'intention du président Patrick Ollier, qu'un conflit vieux de dix ans faisait peser de graves menaces sur le parc naturel régional de Camargue, dont le label risquait de tomber, et sur son personnel, qui devait être licencié à la fin de septembre. Après une concertation sur le terrain avec tous les acteurs en juillet, un texte entérine l'accord entre les parties. Il faut désormais une base légale. À cet effet, un projet de loi sera présenté le 24 octobre au Sénat et au cours de la semaine du 19 novembre à l'Assemblée nationale, dont l'adoption la plus rapide est souhaitable.

Les parcs naturels régionaux, dont on vient de célébrer le quarantième anniversaire, ont pour partenaires privilégiés la région et les collectivités de support, qui apportent aujourd'hui l'essentiel de leur financement. Ce qu'ils demandent principalement à l'État est la conservation du label national ainsi que l'instruction et le suivi de leurs cahiers des charges. Du reste, un effort est consenti en leur faveur dans le budget, avec une hausse de 17 % en autorisations d'engagement et de 5 % en crédits de paiement.

En matière de transports terrestres, la stratégie française était axée il y a trente ans sur le rattrapage de retard routier. Pour les vingt prochaines années, elle sera tournée vers le développement massif des modes alternatifs, à savoir toutes les formes de ferroviaire, les transports en commun en site propre et les voies navigables. Cela suppose une parfaite lisibilité financière des opérations prévues : elles ne seront en aucun cas menées par un acteur unique et soumises à des hoquets budgétaires annuels.

Le principe est de construire une maquette globale pour les prochaines décennies, d'étudier les investissements et les partenariats, puis de mettre en place une ressource autonome – sous forme, par exemple, de budget annexe bénéficiant d'une fiscalité particulière – sur des clés de répartition stabilisées avec tous les opérateurs. On ne peut plus continuer à voir des dossiers – comme celui du Paris-Toulouse-Hendaye – bloqués en raison de variations budgétaires et du manque de coordination entre les départements et les régions concernés. Il est toujours moins coûteux pour l'économie de notre pays de raisonner sur des programmes globaux et multipartenariaux, avec des clés de répartition claires et simples. L'entretien des réseaux relève bien entendu de cette démarche.

Dans le secteur aérien, on assiste en effet à une hausse annuelle de 5 % du trafic international. Sur le territoire national, les émissions de CO₂ que celui-ci génère ont en revanche baissé de 1 %. Le Gouvernement soutient fortement les programmes de recherche, notamment, à hauteur de 200 millions d'euros, le programme qui associe les entreprises et l'Union européenne, ou encore le système SESAR. La France s'engage donc dans une démarche partenariale pour réduire de 40 % les émissions de CO₂ d'ici à 2020.

S'agissant du déroulement et du calendrier de la réorganisation du ministère, évoqués par M. Alain Gest, il faut d'abord souligner qu'il s'agit d'une des plus importantes réformes depuis la Deuxième guerre mondiale. Il convient d'avoir au préalable des idées claires sur les objectifs. Toutes les fonctions transversales – secrétariat général, direction des ressources humaines – ont été mises en commun. Quant à la définition du cœur de métier du ministère, elle résultera du Grenelle de l'environnement : c'est une conséquence et non un préalable. Les expérimentations menées sur les structures territoriales (DDE, DDA, DRIRE) se passent bien. Elles sont même réclamées sur le terrain.

Le Grenelle de l'environnement poursuivra son cours selon le calendrier suivant : fin des remontées et de la table ronde les 24 et 25 octobre, identification des stratégies arrêtées et, le cas échéant, des points de désaccord. Ces stratégies détermineront des programmes opérationnels, que suivront des groupes de pilotage mis en place jusqu'à la mi-décembre, et des programmes d'action avec les principaux opérateurs. Une loi-cadre sera ensuite discutée au Parlement pour valider ces programmes.

Le ministère a réalisé le bilan carbone de son siège, l'hôtel de Roquelaure. De ce bilan, réalisé par un prestataire extérieur, il résulte notamment qu'il faut mettre fin à la débauche actuelle de réunions en divisant leur nombre par deux et en recourant à la visioconférence. Pour l'hôtel de Roquelaure proprement dit, les besoins énergétiques et les émissions de CO₂ peuvent être réduits l'un et l'autre de 40 % pour un coût de 400 000 euros amorti sur neuf ans.

Il sera proposé d'étendre cette expérience à tous les ministères et à toutes les entreprises publiques. Plus généralement, le bilan carbone est le bilan de santé qu'il faut réaliser pour toutes les organisations de plus de cent personnes en France, afin de leur permettre de prendre des décisions rentables.

M. Bono a remarqué à juste titre l'augmentation des crédits affectés à l'entretien du réseau ferroviaire. Ceux-ci ont été multipliés par 2,6 en trois ans. Il n'en reste pas moins que ces financements doivent entrer dans le cadre global d'un changement de stratégie en matière ferroviaire, et non être distribués au gré des enjeux budgétaires. En ce qui concerne le matériel ferroviaire, la SNCF a lancé des programmes massifs sur l'ensemble des réseaux.

Pour le reste, il n'existe aucun projet de gestion privée pour le canal Seine-Nord-Europe. S'agissant du Bureau d'enquêtes et d'analyses, la mise à niveau a été effectuée de façon massive ; aucune demande complémentaire n'a été formulée.

Le président Patrick Ollier a précisé qu'il avait demandé au président Bernard Accoyer de lancer un bilan carbone de l'Assemblée nationale. Ce dernier a annoncé mardi, en conférence des présidents, qu'il avait donné suite à cette requête et qu'il confiait à une délégation du bureau le soin de mettre en œuvre la procédure.

Mme la secrétaire d'État a répondu tout d'abord à la question de M. Christophe Priou sur la politique locale en faveur des énergies renouvelables.

L'une des idées débattues dans le cadre du Grenelle de l'environnement est de donner plus de liberté aux élus locaux qui souhaitent adopter une démarche « avant-gardiste » sur tous les sujets environnementaux. Ainsi, on pourra envisager de conditionner, à l'instar de ce qui se fait en Espagne, l'ouverture d'un nouveau quartier à l'urbanisation au respect de contraintes strictes, par exemple 100 % d'énergies renouvelables, 100 % de chauffe-eau solaires, etc.

En ce qui concerne le Conservatoire national du littoral, l'ouverture de sept nouveaux postes illustre une montée en puissance de la politique du Gouvernement, qui maintient l'objectif du « tiers sauvage », c'est-à-dire la préservation d'un tiers des côtes à l'horizon 2050. Le rythme de progression des acquisitions du Conservatoire est cohérent avec cet objectif. En Corse, on atteint 21 % des côtes, en Méditerranée 11 %, en Manche 13 %, et seulement 8 % sur le littoral du Sud-Ouest. Ces opérations sont réalisées avec un budget relativement modeste : 40 millions d'euros, dont 30 millions issus de la taxe de francisation des navires.

S'agissant des nuisances aéroportuaires, évoquées par M. Jean-Claude Fruteau, un travail est mené sur l'éventuelle extension du champ de compétences de l'ACNUSA à la question des pollutions à proximité des aéroports, sur la sécurisation juridique des sanctions prononcées par cet organisme et sur l'optimisation du traitement du dossier entre le moment où l'infraction est constatée et celui où la sanction est prononcée. Cette réflexion s'inscrit dans le cadre plus général du Grenelle de l'environnement. Entre autres rattrapages qui seront concrétisés en loi de finances rectificative, il est notamment question de doubler la taxe sur les nuisances sonores aériennes – TNSA – pour l'aéroport d'Orly.

La question des PCB s'est d'abord posée pour le Rhône à la suite de l'abaissement des normes européennes, aux termes desquelles certains poissons considérés comme comestibles avant 2006 ne le sont plus aujourd'hui. Des études ont ensuite démontré que tous les cours d'eau ayant un passé industriel sont touchés, à l'exception de ceux du Grand Ouest et du Sud-Ouest. Il s'agit en effet d'une pollution ancienne, car les PCB, totalement interdits depuis 1987, ont été très utilisés entre 1930 et 1980. Leur grande stabilité dans l'environnement, pour laquelle on y avait recours jadis notamment dans les transformateurs, est ce qui explique les problèmes rencontrés actuellement.

Les dépollutions de grande ampleur, comme les dragages, sont techniquement impossibles, d'autant que les PCB se trouvent surtout dans les sédiments inférieurs et qu'elles risquent de les libérer dans l'eau. Un plan de gestion est lancé pour le Rhône et sera étendu au niveau national pour accélérer le retrait de tous les appareils contenant du PCB. Il faudra à cet égard faire pression sur EDF, qui tarde un peu à procéder à de telles éliminations. Le problème de cette pollution ne sera pas résolu pour autant. Il conviendra de multiplier les analyses sur les poissons. L'AFSSA a été saisie pour déterminer quelles sont les espèces touchées, ce qui permettrait d'affiner les interdictions complètes de pêche et de consommation qui pèsent actuellement sur le Rhône et d'élaborer, le cas échéant, des conseils de consommation.

Par ailleurs, une recherche a été engagée avec le pôle de compétitivité lyonnais AXELERA sur des systèmes de dépollution de grande ampleur qui pourraient aussi avoir une utilité pour le traitement de la pollution au chlordécone aux Antilles. Il est question de

phytoremédiations et de bactéries éliminant les molécules en cause, mais aucune solution n'est pour le moment au point.

Le fonds Barnier, également évoqué, a beaucoup servi et a parfois été un peu survendu. Ses ressources annuelles s'élèvent actuellement à 50 millions d'euros alors que les besoins pour les cinq prochaines années dépassent 150 millions par an. En 2007, 107 millions d'euros seront dépensés – pour des besoins estimés à 130 millions –, ce qui assèche la trésorerie du fonds et oblige à reporter des dépenses sur 2008. Le ministère étudie les moyens par lesquels il pourrait augmenter les ressources de ce fonds, en mettant par exemple à profit la réforme du dispositif relatif aux catastrophes naturelles, actuellement en discussion.

M. le secrétaire d'État, répondant aux questions posées par M. Martial Saddier et par plusieurs autres intervenants, a précisé que le financement de l'AFITF est assuré pour ce qui concerne l'exercice 2008. Il faudra cependant s'interroger pour les exercices suivants. Les réponses seront fonction des décisions prises dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Une réflexion sera menée non seulement sur l'avenir, mais aussi sur les missions même de cette agence.

Le canal Seine-Nord-Europe, également évoqué par plusieurs intervenants, reliera les grands ports du Havre, de Rouen et de Paris et les ports de l'Escaut et du Benelux. Il permettra de créer de nombreux emplois dans les quatre zones logistiques prévues. L'enquête d'utilité publique est terminée et la DUP devrait être bientôt prononcée. Le travail sur le financement est mené par MM. Yves Cousquer et Bernard Scemama. Un partenariat public-privé à parts égales, avec 50 % de fonds publics, est envisagé, comme pour la ligne à grande vitesse Sud-Europe-Atlantique. Une demande a été adressée par la commission intergouvernementale franco-belge au Réseau trans-européen de transport et à M. Jacques Barrot, commissaire européen aux transports, pour un financement à hauteur de 430 à 450 millions d'euros. La réponse interviendra en novembre. Le Premier ministre a par ailleurs demandé aux autorités néerlandaises l'approfondissement du travail commun sur ce grand dossier d'aménagement durable.

La réforme des ports, qui est indispensable, a été annoncée par le Président de la République. Elle est actuellement préparée par le Gouvernement, qui agira dans la concertation.

S'agissant du Bureau d'enquêtes et d'analyses, on ajoutera que cet organisme a montré une fois de plus, après l'accident de Montréal, sa capacité à réagir rapidement et à faire prendre les mesures provisoires pour éviter tout risque avant même les décisions de justice.

En matière de réduction des émissions de CO₂ par les avions, l'Union européenne dispose d'un très beau programme mais n'arrive pas à le faire accepter par le reste du monde : c'est là un des échecs de la conférence de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal. Les efforts doivent donc être poursuivis.

L'amélioration de la gestion des vols – descentes continues, altitudes de croisière, etc. – permettra également des réductions. Un projet très important a été mis en place dans le cadre du « Ciel unique européen », visant à abandonner la gestion nationale du contrôle aérien et à délimiter des blocs fonctionnels extranationaux pour mieux gérer la sécurité, la sûreté et la production de gaz à effet de serre du trafic aérien.

Pour ce qui concerne l'outre-mer, la priorité, définie conjointement avec M. Christian Estrosi, est d'améliorer la desserte. Même si Air France base des avions outre-mer – cela a été le cas pour des A320 à la Réunion et aux Antilles –, les réseaux régionaux et les compagnies régionales ne doivent pas être remis en cause car leur mise en place, qui s'est faite non sans difficultés, a permis une concurrence nécessaire et utile.

Par ailleurs, ce sont maintenant 244 navires qui ont adopté le nouveau pavillon français. Il est vrai que le RIF a fait l'objet, à la demande de certaines organisations syndicales, d'une inscription comme pavillon de complaisance, ce qui n'est pourtant nullement le cas. Une mission est actuellement menée par M. Bernard Scemama pour renégocier cette inscription. Le ministère entretient à cet égard un dialogue fécond avec les organisations syndicales.

Quant à l'instruction administrative sur le GIE fiscal, elle devrait être disponible avant la fin de ce mois, d'après les informations livrées par Bercy.

La formation des officiers de marine constitue un vrai problème. Le premier armateur français, CMA-CGM, a actuellement 85 navires en commande, dont certains ayant une capacité de 13 500 conteneurs. Or les vocations font défaut en France, tant pour les officiers que pour les maîtres, les mécaniciens et toutes les autres professions. Il faut donc réorganiser, en discussion avec les régions et les collectivités territoriales, notre système de formation maritime. Le 7 décembre prochain, une table ronde réunira toutes les parties concernées pour entamer les réformes indispensables.

En ce qui concerne les autoroutes de la mer, le Gouvernement s'efforcera d'être non seulement croyant, mais pratiquant. Dès lors que la fréquence, le nombre et la capacité d'emport sont suffisants, il est démontré qu'une autoroute de la mer offre un acheminement des marchandises aussi rapide qu'une voie ferrée classique ou que les transports routiers. On devrait bientôt connaître les résultats d'un appel d'offres, lancé conjointement avec l'Espagne, pour l'ouverture d'une telle voie sur la façade Atlantique. Sur la façade méditerranéenne, le projet concerne la liaison entre Barcelone, nos ports méditerranéens et Gênes. La ligne Louis-Dreyfus, mentionnée par M. Daniel Paul, entre Toulon et Civitavecchia, le port qui dessert Rome, fonctionne bien : après une période difficile, elle arrive maintenant à l'équilibre financier. Outre les moyens financiers qu'il devra dégager après le Grenelle de l'environnement, le Gouvernement s'emploiera à persuader ses partenaires européens, qui semblent un peu moins convaincus que lui de l'intérêt des autoroutes de la mer.

En réponse aux questions de M. Maxime Bono sur les transports urbains, il convient de préciser qu'une réflexion importante sur de nouveaux moyens de financement sera engagée après le Grenelle de l'environnement. Pour l'instant, le financement est triple : le client, le versement transport et les subventions des collectivités. Le Gouvernement estime qu'environ 4 500 kilomètres de lignes supplémentaires en site propre sont nécessaires. Les besoins sont donc importants et il faudra dégager des ressources nouvelles – et des ressources affectées aux collectivités en tant que telles de préférence à des subventions, conformément aux conclusions du rapport de M. Christian Philip – au-delà de celles qui sont déjà prévues dans les contrats de projet.

Enfin, notre pays a en effet pris du retard dans l'entretien de son réseau ferroviaire, malgré la forte augmentation des moyens décidée par le Gouvernement. Ne serait-il pas utile, à l'image de ce que M. Martin Malvy a réalisé en Midi-Pyrénées, que les régions participent aux côtés de l'État à la modernisation des infrastructures que nécessite le développement du

TER ou de nouvelles lignes de fret ? En ce qui concerne la ligne Le Havre-Paris, le Gouvernement ne peut que partager le sentiment de M. Daniel Paul. Avec Paris-Caen-Cherbourg, c'est la plus mauvaise liaison grande ligne de la SNCF. Le Gouvernement travaille sur ce dossier et aura l'occasion d'en reparler prochainement.

Mme Pascale Got a demandé, face aux prévisions alarmantes du trafic entre la péninsule ibérique et les autres pays européens, qui passerait, dans le corridor atlantique, de 47 millions de tonnes aujourd'hui à un peu plus de 100 millions de tonnes à l'horizon 2025, quels moyens sont consacrés dans le PLF pour 2008 aux projets alternatifs, en particulier pour le contournement de Bordeaux, sur cet axe Nord-Sud saturé.

M. Lionel Tardy a souligné la nécessité, à la suite du débat local du Grenelle de l'environnement ayant eu lieu à Annecy, de mettre en place des mesures concrètes, directement applicables, parallèlement aux mesures de long terme, donnant deux exemples possibles de limitation de la production des déchets : d'une part, habituer les usagers à laisser les emballages au sortir des caisses des grandes surfaces, obligeant celles-ci et leurs fournisseurs à reconsidérer leur politique d'emballage s'ils ne veulent pas supporter la charge de la gestion des déchets ; d'autre part, généraliser les puces électroniques sur les poubelles afin que les utilisateurs payent en fonction des déchets qu'ils génèrent.

Mme Chantal Berthelot a estimé pour sa part que le budget n'est pas en hausse de 2,6 % comme il est affirmé, car si on le compare à ce qu'il recouvrait précédemment, il n'augmente pas. Cela ne laisse pas d'inquiéter pour la mise aux normes en Guyane des déchetteries et des réseaux d'eau, sans oublier les besoins en termes d'investissement sur le plan énergétique.

M. Daniel Fidelin, se félicitant que le secrétaire d'État ait indiqué que la ligne Paris-Le Havre fait partie des priorités de la SNCF, s'est interrogé sur les raisons de l'absence de nouvelles rames sur cette ligne, au contraire des lignes Paris-Deauville et Paris-Cherbourg.

M. François Brottes, après avoir demandé que la commission dispose l'année prochaine non pas de deux heures pour auditionner trois ministres, mais de trois fois deux heures comme précédemment, a abordé le thème de la radioprotection afin de savoir comment le ministère, qui est l'une des tutelles de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, entend intervenir dans les hôpitaux en matière de sûreté, compte tenu des graves événements d'Épinal et de Toulouse.

Par ailleurs, le ministère ayant en charge le suivi des opérateurs dans le domaine de l'énergie, comment compte-t-il intervenir sur le plan de la sécurité et de la sûreté auprès des nouveaux opérateurs ? À ce titre, est-il envisagé d'étudier avec le régulateur une contribution de tous ceux qui vendent de l'énergie, avec un abondement de l'IRSN ?

M. Jean-Charles Taugourdeau a demandé quelles mesures le ministère compte prendre en faveur des transporteurs routiers nationaux, sachant qu'il est question d'une écovignette.

M. Serge Poignant a souhaité savoir quelle part du budget est consacrée à l'après-Grenelle, s'agissant notamment de la question du réchauffement climatique.

M. Yves Albarello a souhaité savoir ce que le ministre d'État pense des certificats verts.

M. le ministre d'État, revenant d'abord sur la question des eaux usées et des 36 millions équivalent habitants, a indiqué que plusieurs mesures ont été prises : mise en demeure des exploitants après que des retards en matière de mise en conformité sont relevés ; analyse des besoins financiers globaux ; réduction des soutiens au fil du temps en cas d'inexécution ; substitution de l'État aux opérateurs dès lors que les travaux ne font pas l'objet d'un minimum de conventionnement avant le 31 décembre 2007 ; autorisation de saisir, à compter du 1^{er} janvier, les sommes éventuelles que le ministère doit dépenser au lieu et place des opérateurs ; publication de l'état, site par site, de ces opérations ; enfin, analyse détaillée des cas complexes, par exemple ceux de tous petits territoires qui connaissent des problèmes géologiques en raison de grandes variations de population dans l'année et qui, de ce fait, ont besoin de la solidarité nationale. Il ne s'agit pas, en ce domaine, que d'un problème d'argent, mais également de méthode.

S'agissant des débats territoriaux relatés par M. Lionel Tardy, ceux-ci sont vifs et intéressants. On a ainsi enregistré 400 000 connexions sur le site de l'écologie participative, 4 500 connexions douze heures avant même l'ouverture du chat organisé par Orange avec le ministre d'État – record battu pour l'opérateur –, 50 000 contributions et une vingtaine de débats réunissant entre 700 et 1 400 personnes.

Pour ce qui est des mesures concrètes, la mobilisation tant de la population que des opérateurs autour du Grenelle, est réelle. Le pays a changé de regard sur ces sujets. Quoi qu'il arrive, des progrès considérables auront lieu, et si certains pourront estimer qu'ils ne sont pas à la hauteur s'agissant, par exemple, du changement climatique, ils resteront cependant très supérieurs à ce que font nos homologues.

Le problème tient principalement au suivi des mesures prises et à leur perception dans les gestes du quotidien : chacun vote tous les jours en matière de développement durable. Cependant, il faut se méfier comme de la peste de tout moment d'émotion qui retombe un mois après. Aussi convient-il d'organiser des suivis publics avec des commissions d'évaluation, cela afin de mobiliser chaque citoyen. La France n'est pas une monarchie républicaine qui pourrait gagner d'en haut la bataille climatique. La vie, ce n'est pas cela, sinon cinquante pays auraient déjà réussi en la matière. Ce qu'il faut, ce sont des victoires concrètes, grâce à des programmes opérationnels suivis.

La perplexité de Mme Berthelot devant le projet de budget est compréhensible. C'est la raison pour laquelle il a été fait état, en introduction, des grandes masses. En tout cas, le ministère reste à sa disposition pour reprendre, ligne par ligne, le document budgétaire, ce qui lui montrera que, *pro forma*, le pourcentage est bien celui qui a été indiqué.

Il faut, comme l'a souligné M. Brottes, tirer la conséquence de l'ouverture des marchés aux opérateurs. À cet égard, le financement de la sécurisation doit être examiné de près.

S'agissant de la stratégie générale, la France est un pays de transit. Si une partie des camions qui circulent est liée à notre économie, une grande partie, surtout sur l'axe Nord-Sud, relève de l'international, ce qui pose d'ailleurs le problème des autoroutes ferroviaires. Une délégation de la commission pourrait d'ailleurs se pencher sur l'expérimentation qui a lieu en la matière entre Perpignan et le Luxembourg, qui est rentable, qui permet une vitesse commerciale élevée et qui satisfait les routiers. Ce qu'il faut simplement, c'est faire en sorte que la profession en France ne soit pas pénalisée par l'écotaxe.

M. le secrétaire d'État, a indiqué, en réponse à M. Daniel Fidelin, que la différence de rames entre les lignes Cherbourg-Paris ou Deauville-Paris et la ligne Le Havre-Paris tient au fait que la région Basse-Normandie a financé à 50 % la modernisation des rames Corail, contrairement à la région Haute-Normandie.

Pour ce qui est de la question de Mme Pascale Got relative au trafic en Aquitaine – sachant que l'Espagne souhaiterait voir passer de deux à trois ses points de passage routiers avec la France – les alternatives à la route tiennent soit aux autoroutes de la mer – pour lesquelles il faut faire preuve de volonté politique si l'on veut améliorer les dispositifs, y compris européens – soit à l'autoroute ferroviaire. À cet égard, dès que la ligne TGV Sud-Europe-Atlantique ira jusqu'à Bordeaux puis au Y de Bilbao, il sera possible d'utiliser la ligne classique actuelle qui passe par Poitiers, Angoulême et Bordeaux, sachant que pendant les travaux d'agrandissement des tunnels pour les faire passer au gabarit B1, l'ancienne liaison par chemin de fer entre Saintes et Niort pourra être provisoirement utilisée pour faire passer les premiers semi-remorques.

Pour en revenir aux voies classiques, l'autoroute A63 pose deux problèmes : le contournement de Bordeaux et la circulation sur le tronçon situé au nord de la ville. S'agissant du contournement de Bordeaux, tout le monde semble vouloir débattre à nouveau l'idée de le faire à l'ouest, la question étant en effet de savoir si ce contournement ne devrait pas être à la fois routier et ferroviaire. Il convient peut-être, eu égard au projet de TGV tant vers l'Espagne que vers Toulouse pour rejoindre la dorsale Perpignan-Nice, de réfléchir à une solution différente de l'idée initiale. Les élections cantonales et municipales du mois de mars pourront être l'objet en Aquitaine d'un débat démocratique sur le sujet.

Cette question rejoint celle de M. Jean-Charles Taugourdeau portant sur le transport routier : le fait que la RN10, au contraire de l'autoroute A10, soit gratuite, explique que, du nord de Bordeaux jusqu'à Poitiers ou Tours, elle soit devenue un couloir ininterrompu de camions, avec tout ce que cela comporte de dangerosité en dépit des mises à quatre voies. Or s'il serait utile d'avoir une redevance d'usage pour ce type de voie, on ne peut, dans le cadre de la directive Eurovignette actuelle, tarifer les coûts externes.

La volonté tant de Jacques Barrot que de la France pendant sa présidence européenne est donc de faire évoluer la directive pour autoriser différentes tarifications selon les zones d'aménagement du territoire traversées, comme la Bretagne ou l'Auvergne, selon les obstacles à franchir ou encore selon les zones de plus ou moins grande congestion. Cela étant, une telle modification oblige à réunir une majorité qualifiée. La bagarre risque d'être difficile, car les intérêts des pays de transit et ceux des pays situés au bout de la chaîne ne sont évidemment pas les mêmes.

Bien entendu, toute taxe d'usage doit s'appliquer, au sein de l'Europe, à tous les camions, les français comme les autres. Rien ne nous empêche cependant de faire comme les Allemands avec la LKV Maut. Nous pouvons travailler intelligemment à des aides en faveur de nos transporteurs routiers. La taxe à l'essieu, par exemple, n'apporte pas grand-chose au budget de l'État. En tout cas, il n'est pas normal que nos infrastructures soient utilisées par des camions qui transitent sur le territoire sans participer à leur entretien et à la lutte contre l'effet de serre. C'est là un des grands débats dont le Gouvernement et le Parlement devront avoir à la suite du Grenelle de l'environnement.

Mme la secrétaire d'État a rappelé que, s'agissant des déchets, l'idée au sein du Grenelle de l'environnement est notamment de trouver, entre la taxe d'enlèvement des

ordures ménagères et la redevance d'enlèvement des ordures ménagères, un système mixte fondé, comme pour l'eau, sur une part fixe et sur une part variable. Placer des puces électroniques sur les poubelles demande un peu d'investissement, mais permet de faire baisser le volume global de déchets, ce qui est bon pour l'environnement et pour les finances. De même, de petits projets d'ordre fiscal existent pour les emballages utilisés en dehors du foyer ménager, notamment avec l'extension du point éco-emballage.

Pour ce qui est de la radioprotection, vingt emplois ont été créés au sein de l'Autorité de sûreté nucléaire, et le ministre d'État a appelé l'attention sur l'utilisation des rayons à des fins médicales.

S'agissant du financement de l'IRSN, il est vrai qu'il peut donner l'impression de baisser, ce qui peut expliquer, entre autres, la remarque de Mme Chantal Berthelot. En fait, la baisse de vingt millions d'euros est compensée par un changement de régime de TVA, qui permet de récolter vingt millions. Comme par ailleurs 10 millions d'euros sont perçus en plus, le budget de l'IRSN, *pro forma*, augmente de 4 %.

Quant au problème du réchauffement climatique soulevé par M. Serge Poignant, les propositions de la mission d'information sur l'effet de serre ont été très utilisées au sein du groupe 1 du Grenelle de l'environnement, à l'exemple de la taxe « Cambridge » visant à équilibrer aux frontières de l'Europe la perte de compétitivité liée à la taxation éventuelle du carbone. On ne peut cependant que regretter, comme le Président Patrick Ollier, que ce rapport n'ait pas, comme d'autres propositions lancées par l'Assemblée, été davantage valorisé. Il a néanmoins servi de base à nombre de propositions des ateliers du Grenelle qui y ont pris des idées.

Pour ce qui est, enfin, de la question de M. Yves Albarello, il semble que l'on va plutôt vers les tarifs d'achat que vers les certificats verts. En revanche, les certificats blancs se développent plutôt bien. Ils permettent d'économiser tous les ans l'équivalent de la consommation annuelle d'électricité de Paris, soit cinq terawattheures. Il faudra se pencher sur les moyens d'aller plus loin.

