

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

46^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du vendredi 9 novembre 2007

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. MARC LE FUR

1. **Projet de loi de finances pour 2008** (seconde partie) (n^{os} 189, 276)(p. 3969).

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES (p. 3969)

- MM. Daniel Paul,
Jean-Christophe Lagarde,
Bertrand Pancher,
Maxime Bono,
Yves Cochet,
André Schneider,
Mme Geneviève Gaillard,
MM. Jean Lassalle,
François de Rugy,
Christian Bataille,
Mmes Marie-Françoise Pérol-Dumont,
Catherine Coutelle,
M. Victorin Lurel,
Mmes Annick Lepetit,
Christiane Taubira.
- M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'éco-
logie, du développement et de l'aménagement durables.

Réponses de M. le ministre d'État, de M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, et de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie, aux questions de : MM. Yves Cochet, François de Rugy, Jean-Christophe Lagarde, Claude Bodin, Mme Chantal Brunel, MM. Dominique Caillaud, François Brottes, Yves Deniaud, Yves Vandewalle, Yannick Favennec, Thierry Mariani, Étienne Pinte, Antoine Herth.

MM. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes ; le secrétaire d'État chargé des transports.

Réponses (*suite*) de M. le secrétaire chargé des transports et de Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie aux questions de : MM. Thierry Mariani, Philippe Armand Martin, Patrick Beaudouin.

MISSION « ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES » (p. 4001)

État B (p. 4001)

Adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ».

Article 44 (p. 4002)

Amendement n^o 1 rectifié ; M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes. – Adoption.

Amendement n^o 2 rectifié avec le sous-amendement n^o 198 : MM. le rapporteur spécial, le secrétaire d'État chargé des transports. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n^o 3 rectifié. – Adoption.

Amendement n^o 4 rectifié. – Adoption.

Amendement n^o 179 rectifié : MM. le secrétaire d'État chargé des transports, le rapporteur spécial, Victorin Lurel. – Adoption.

Adoption de l'article 44 modifié.

Après l'article 44 (p. 4004)

Amendement n^o 44 : MM. Maxime Bono, le rapporteur spécial, le secrétaire d'État chargé des transports. – Rejet.

Amendement n^o 43 : MM. Joël Giraud, le rapporteur spécial, le secrétaire d'État chargé des transports, François Brottes. – Rejet.

Amendement n^o 50 rectifié. – Rejet.

Budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (p. 4005)

État C (p. 4005)

Amendement n^o 12 : MM. le rapporteur spécial, le secrétaire d'État chargé des transports. – Retrait.

Amendement n^o 199. – Adoption.

Adoption du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », modifié.

Compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » (p. 4006)

État D (p. 4006)

Adoption du compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

M. le secrétaire d'État chargé des transports.

2. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 4006).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR,

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2008

Seconde partie

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2008 (n^{os} 189, 276).

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT
ET AMÉNAGEMENT DURABLES

M. le président. Ce matin l'Assemblée a commencé l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à l'aménagement durables.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, après les analyses du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, les conclusions du Grenelle de l'environnement confirment l'urgence de remodeler l'organisation de notre société pour éviter une future catastrophe écologique. Cette réorganisation passe en grande partie par une action dans le domaine des transports, secteur qui constitue l'un des leviers essentiels, avec l'habitat et l'industrie, pour réduire la pollution atmosphérique qui menace l'équilibre même de notre planète.

Or l'examen du PLF pour 2008 laisse très mal augurer de la concrétisation des conclusions du groupe « Transport » – le groupe numéro un – du Grenelle de l'environnement. Si les transports tiennent une place de choix dans le palmarès des activités polluantes, c'est avant tout en raison de la domination du trafic routier, qui émet à lui seul, dans ce secteur, 92 % des rejets de gaz à effet de serre. Ainsi, alors qu'un investissement fort dans les modes alternatifs de transport aurait dû constituer la priorité de ce budget, il ne fait que s'inscrire dans la stricte continuité de ce que votre majorité impose depuis 2002.

Ma première remarque concerne les autorisations de programme de dépenses « Transports », qui diminuent de 14,6 %. On observe, d'une part, une baisse de plus de 9 % en engagements de programme, hors fonds de concours, et, d'autre part, une baisse de financement par fonds de concours dans le cadre des contrats de plan État-région et

de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Notons d'ailleurs que les routes ne seront plus éligibles au financement par CPER à partir de l'année prochaine. Dès lors, leur entretien et leur construction ne manqueront pas d'échoir aux collectivités locales – une charge de plus pour elles et pour leurs habitants-contribuables ! C'est donc la poursuite du désengagement de l'État qui caractérise votre budget pour 2008 ; l'absence de perspectives pour l'AFITF en 2009, laissant présager que cette tendance ne fera qu'empirer.

Deuxième remarque, alors que la réduction des émissions de gaz à effet de serre exige une politique de report modal, le budget de l'AFITF trahit une fois de plus un choix prioritaire clair de la part du Gouvernement. Ainsi, 40 % du budget de l'Agence sont consacrés à ce seul mode, et nous ne sommes pas seuls à le dire.

Ainsi, dans une note de juin dernier, dont vous avez très certainement pris connaissance, la Cour des comptes estime, au sujet du rééquilibrage entre les modes de transport : « Cette politique, qui répond à la nécessité de respecter les engagements de la France en matière d'environnement, mais aussi à des objectifs de sécurité, de gains de temps, etc. ne s'est pas traduite dans les faits. La part de la route ne cesse d'augmenter, le trafic du fret ferroviaire s'effondre, le transport combiné ne répond pas aux espoirs placés en lui. L'AFITF, qui devait jouer à cet égard un rôle essentiel, consacre en fait une part importante de ses crédits aux projets routiers et autoroutiers. »

Édifiant ! Alors que le Grenelle de l'environnement a fait remonter l'exigence d'une imputation au transport routier de ses coûts environnementaux et d'infrastructures, les orientations de l'AFITF sont en contradiction avec cet objectif.

En outre, la contribution pour la gestion de la dette de Réseau ferré de France se limite au niveau de 2007, après avoir été réduite de 70 millions d'euros en 2006. La contribution aux charges d'infrastructures est également réduite. D'autres pays européens ont choisi, quant à eux, d'annuler cette dette afin de ne pas handicaper l'opérateur historique de transport dans sa politique d'investissement. Pourquoi le Gouvernement ne fait-il référence à nos voisins que lorsqu'il s'agit de conforter ses choix libéraux ?

Un « coup de pouce » à RFF aurait pourtant été nécessaire à l'heure où la SNCF a décidé de fermer, dès la fin novembre, deux cent soixante-deux points de transport de marchandises, et cela dans des gares importantes. Je tiens à votre disposition la liste des villes concernées. Au total, un quart des dessertes pourrait disparaître. Il est vrai que ces décisions sont cohérentes avec les paquets ferroviaires votés à Bruxelles ; elles impliquent le recentrage sur les seules activités les plus rentables. Pourtant, les déclarations d'intention du Grenelle de l'environnement auraient pu laisser espérer un retour critique sur vos choix passés. En fait, vous accélérerez même les processus européens, en vous inscrivant dans une stratégie de dérégulation sociale,

en laissant la SNCF supprimer des milliers d'emplois dans le fret, et en livrant des pans entiers de l'activité à des opérateurs ferroviaires de proximité, les fameux OFP.

Vous auriez pu aussi décider d'aider l'entreprise à investir dans la maintenance du réseau, dont on sait, à la suite du rapport de l'École polytechnique de Lausanne, qu'il nécessite des investissements importants, notamment en ce qui concerne le réseau de lignes secondaires. Il en va d'ailleurs ici de la sécurité des salariés et des usagers qui empruntent quotidiennement ces lignes.

Le secteur ferroviaire n'est pas un secteur ordinaire, c'est un secteur coûteux dès lors que l'on souhaite le voir assumer ses missions sur l'ensemble du territoire, en faveur de tous les usagers, dans le respect de la sécurité, dans le respect des règles sociales et dans le cadre des objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. C'est pourquoi il est nécessaire de le subventionner pour satisfaire les besoins des usagers. Il est vrai que la privatisation des autoroutes vous a enlevé des recettes importantes qui auraient pu être investies dans le secteur ferroviaire. Voilà qui aurait été digne d'un réel engagement dans le report modal ! Or ce sont les nouveaux actionnaires de nos autoroutes qui tirent aujourd'hui profit de vos choix idéologiques et en l'occurrence de vos fautes stratégiques.

Dans votre budget, donc, nulle trace du nécessaire rééquilibrage en faveur du secteur ferroviaire, alors même que la totalité des partenaires associatifs et syndicaux du premier groupe du Grenelle de l'environnement avaient érigé cet objectif au rang de priorité.

La concurrence, au contraire, se met en place. Ainsi, monsieur le secrétaire d'État aux transports, les voies de port vont voir arriver des opérateurs privés, comme au Havre. Je vous ai d'ailleurs écrit à ce sujet, mettant en évidence la lourde question de sécurité que pose la maîtrise du faisceau de la plaine alluviale, qui commande l'accès au réseau ferré national. Il y a là un risque majeur pour la sécurité qui rappelle fort ce qui s'est produit, il y a quelques mois, à la frontière franco-luxembourgeoise. C'est pourquoi je vous ai demandé que les questions de sécurité priment sur toute autre considération et que l'opérateur public ait la maîtrise de cet outil essentiel. Je ne doute pas que l'arrêté que vous prendrez ira en ce sens.

Ainsi en est-il, encore, avec la liaison entre les Pyrénées-Orientales et le tunnel sous la Manche qui traverse la France, désignée comme le contrat « Ford ». Pas un seul kilomètre n'est dépourvu d'électrification et la SNCF a assuré cette liaison pendant des années sans le moindre rejet de gaz à effet de serre. Or aujourd'hui, Euro Cargo Rail assure l'acheminement quotidien aller et retour entre le Royaume-Uni et l'Espagne avec une traction diesel. Comment conciliez-vous cela avec les belles intentions proclamées au cours du Grenelle de l'environnement ? Dans ce cas précis, une décision immédiate pourrait être prise par le Gouvernement : conditionner l'autorisation d'exploitation ferroviaire pour les nouveaux entrants à l'utilisation du mode de traction électrique.

Le transport fluvial, peu dispendieux en gaz carbonique, doit également être encouragé. Ainsi, le budget de Voies navigables de France prolonge la limitation à 50 millions d'euros par an du programme triennal 2005-2007, qui avait consacré une réduction annuelle de 20 millions d'euros. Quant aux interventions en faveur de la batellerie, elles restent faibles en regard des enjeux du secteur en ne tenant

pas compte des besoins en investissements et en modernisation, pourtant soulignés par le Conseil national des transports.

On nous annonce que la liaison Seine-Nord pourrait être l'objet d'une déclaration d'utilité publique dans les prochains mois. Ce serait une bonne nouvelle, monsieur le secrétaire d'État, même si je regrette que cet investissement se fasse dans le cadre des partenariats public-privé. Il ne faut cependant pas en rester là et je souhaite, vous le savez, que le projet Seine-Est soit également mis à l'ordre du jour, sa réalisation devant assurer un maillage plus serré au nord du pays, et se révéler conforme aux attentes des ports de la Basse Seine, donc conforme à l'intérêt de la France.

À ce sujet, je souhaite réitérer ici, après l'avoir suggérée hier après-midi à votre collègue M. Novelli, la proposition de créer un pôle de compétitivité autour des questions de la batellerie. La perspective de Seine-Nord, celle, dont j'espère la réalisation, de Seine-Est, et les enjeux liés aux voies navigables poussent en effet à cette création.

Pour ce qui est du secteur maritime, je ne partage pas l'enthousiasme de notre collègue Besselat. Certes, le soutien à la flotte de commerce augmente de 75 millions d'euros, mais il sert surtout, à hauteur de 55 millions d'euros, à exonérer les armateurs de cotisations sociales patronales, ENIM, allocations familiales et assurances chômage. Certes, 3 millions d'euros viennent abonder les crédits affectés à la sécurité et à la sûreté. Cependant, comment ne se montrer circonspect quant à l'évolution des Écoles nationales de la marine marchande, dont tout confirme qu'une part du financement sera assurée par des armateurs et par des collectivités locales ? Une fois de plus, vous allez réduire la place de l'État dans un domaine pourtant essentiel. Je souhaite que sur cette question importante, car tout confirme l'ampleur des déficits en officiers, une réelle concertation soit engagée.

Comment, encore, ne pas s'étonner devant l'évolution du dossier du Registre international français ? Vous déplorez son classement par l'*International transport workers federation* comme pavillon de complaisance à la demande commune des syndicats maritimes français d'officiers et de marins affiliés à cette organisation internationale ! Pourquoi n'avez-vous pas voulu entendre nos critiques et celles des organisations syndicales lors de la discussion de la loi de mai 2005 relative à la création du RIF ? Pourquoi ne pas respecter vos propres engagements, celui notamment d'évaluer cette loi chaque année, et de livrer un rapport au Parlement avant le 31 mars 2007 ?

Pourquoi ne pas entendre et répondre aux demandes des organisations syndicales, en particulier au sujet d'un accord de branche sur 35 % de navigants français par rapport à l'effectif normal d'exploitation et non par rapport à l'effectif de la fiche minimum de sécurité déposée aux Affaires maritimes ?

Madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, après le Grenelle, je serais tenté de dire : « Chiche ! ». Mais l'examen de vos crédits pour 2008 et la logique qui sous-tend votre action montrent qu'il y a loin de la coupe aux lèvres !

À l'évidence, la mise en place des mesures envisagées au Grenelle va devoir se couler dans le moule étroit du libéralisme, avec la mise en concurrence des entreprises publiques, là où il faudrait, *a contrario*, inclure les transports dans une réflexion globale, multimodale et intégrée.

Alors qu'il faudrait une maîtrise publique, vous restez dans une logique dogmatique d'adaptation des transports...

M. le président. Mon cher collègue, il va falloir conclure.

M. Daniel Paul. ... aux contraintes financières et de concurrence entre modes de transport et à l'intérieur de chaque mode.

Rien dans ce budget, en matière de transport – mais je pourrais dire la même chose dans d'autres secteurs, comme celui de l'énergie –, ne permet de penser qu'il y a une inflexion importante. Et notre pays, comme l'Europe, continue sur une voie qui n'apparaît ni compatible avec les intérêts des usagers, des personnels et de notre pays, ni conforme aux promesses affichées au Grenelle.

Ainsi, nulle part, la mise en concurrence dans le domaine de l'énergie n'a été synonyme d'amélioration, mais vous persistez dans cette voie, avec, par exemple, l'explosion du nombre de projets de centrales à charbon et au gaz portées par le privé, fonctionnant à temps plein et qui produiront toutes des gaz à effet de serre.

Et si vous ajoutez à cela votre politique sociale comprimée dans le corset libéral,...

M. le président. Merci, mon cher collègue.

M. Daniel Paul. ... nul doute que les salariés ont toutes les raisons d'exprimer leur mécontentement et leur exigence d'une autre politique.

M. le président. Mon cher collègue, il va falloir conclure. J'ai fait preuve de trop de mansuétude à votre égard.

M. Daniel Paul. Ce faisant, ils se battent pour eux, persuadés qu'ils sont de ne pas être des nantis, mais ils se battent aussi et surtout pour l'ensemble des salariés, pour l'ensemble de notre pays. Je soutiens et nous soutenons bien sûr ces luttes légitimes.

Nous voterons évidemment contre votre projet de budget. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.)*

M. le président. La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde, pour dix minutes.

M. Jean-Christophe Lagarde. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le groupe Nouveau Centre tient tout d'abord à relever que ce budget est la traduction financière de la création du grand ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Ce budget, doté de ses douze programmes, traduit la volonté politique majeure que les Français ont imposée pendant la campagne présidentielle et qui répond à une attente forte de nos concitoyens en faveur de l'environnement.

Cette année, cette évolution majeure rend difficile l'évaluation du budget. Certaines ressources ont été transférées à des établissements publics ou à des collectivités territoriales, la ventilation de la masse salariale et certaines dotations matérielles ont été modifiées, ce qui rend les comparaisons du budget d'une année sur l'autre pratiquement impossibles.

Les politiques publiques visant à la protection de l'environnement nécessitent un effort constant et durable, tant les résultats constatés seront lents à venir. Nous souhaitons donc que le périmètre budgétaire soit rapidement stabilisé dans les années à venir, afin de nous permettre d'évaluer à la fois les efforts fournis et les résultats obtenus.

En outre, le Grenelle de l'environnement vient de déboucher sur des propositions concrètes qui doivent marquer fortement cette nouvelle législature. Nous comptons sur vous, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, et nous serons vigilants sur l'articulation qu'il conviendra de trouver entre, d'une part, les programmes engagés ou déjà décidés, et, d'autre part, les nouvelles orientations et décisions définies suite au Grenelle de l'environnement.

Ces crédits budgétaires qui nous sont présentés aujourd'hui sont rassemblés à travers quatre grandes priorités : la protection de l'environnement, la recherche, les infrastructures de transport et l'entretien des réseaux routier et ferroviaire.

En ce qui concerne tout d'abord la protection de l'environnement, le groupe Nouveau Centre se félicite des priorités mises en avant au sein de ce budget : lutte contre le bruit, réalisation des plans de prévention des risques technologiques, surveillance des risques naturels, gestion des déchets, mise aux normes des stations d'épuration, mise en œuvre de la directive-cadre sur l'eau du 23 octobre 2000, développement du réseau Natura 2000.

La gestion des risques bénéficie d'une hausse de 15 % des crédits de paiement, ce qui va bien dans le sens d'une meilleure prise en compte de l'impact de l'activité humaine. Les crédits de paiement consacrés à la sûreté nucléaire augmentent de 16 % ; nous nous en réjouissons, naturellement.

Pour ce qui est de la recherche, nous tenons à saluer l'augmentation de 4,7 % des crédits en faveur de la recherche dans le domaine de l'écologie, même si nous pensons que cet effort doit être poursuivi et amplifié dans les prochaines années. Les efforts particuliers en faveur des bioénergies, de la pile à combustible, de la voiture propre, des bâtiments à basse consommation, du captage et du stockage de CO₂, de la sûreté nucléaire, enfin, vont dans le bon sens, la France n'ayant que trop de retard dans beaucoup de ces domaines.

Je tiens cependant à signaler que nos efforts de recherche ne sont pas suffisamment coordonnés avec les universités. Nos capacités de développer des filières nouvelles, des emplois nouveaux, valorisants, des richesses nouvelles pour notre pays devraient être à la première place dans la volonté nationale de progresser dans la défense et la protection de l'environnement. Mais nous devons aussi considérer ces objectifs comme une chance à saisir du point de vue de la performance économique et du développement de l'emploi.

Nous devons faire naître, grâce à ce véritable moteur de croissance, une nouvelle économie, au même titre que les diverses révolutions industrielles ou la révolution du multimédia que nous avons connus.

Prenons l'exemple de l'industrie automobile française, qui est caractéristique de cette absence de stratégie nationale. Pourquoi un citoyen français qui veut acquérir un véhicule un peu moins polluant doit-il encore se tourner vers des marques étrangères ? C'est ce que va probablement faire ma collectivité, faute d'offre sérieuse de la part des constructeurs français. Y a-t-il des véhicules produits par nos deux ou trois grandes entreprises françaises qui soient à propulsion hybride, moitié électricité, moitié carburant fossile ? Y a-t-il des prototypes français de voitures à hydrogène ? Non. Pourtant, il en existe au Japon, aux États-Unis, et dans d'autres pays plus ambitieux.

De même, où en est la réflexion sur la production d'hydrogène ? Il s'agit d'une énergie propre, renouvelable, dont nous aurons grand besoin et qui se développera au cours des futures décennies.

Au lieu d'être en tête du mouvement dans les recherches de ce genre, la France prend du retard.

Madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, l'effort en matière de recherche est une très bonne chose, mais il faut aller beaucoup plus loin et définir une véritable stratégie économique en la matière, une stratégie qui, dans le même temps, nous redonnera une indépendance politique perdue depuis trop longtemps vis-à-vis de pays producteurs d'énergie fossile.

Pour ce qui concerne les infrastructures de transport, le groupe Nouveau Centre rappelle qu'il s'agit là d'une question cruciale, non seulement pour l'aménagement de notre territoire, mais aussi en matière environnementale. En tant que source majeure d'émissions de gaz à effet de serre, les transports ont été au centre des réflexions menées dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Je tiens à le rappeler, les émissions de CO₂ liées au transport ont atteint 139,5 millions de tonnes en 2005, soit une hausse de 18 % par rapport à 1990. La route représente plus de 90 % des émissions de CO₂ du secteur des transports : 83 % des déplacements de personnes et 86 % des transports de marchandises contribuent à cette pollution.

Le groupe Nouveau Centre partage votre avis, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État : il faut une rupture, un changement radical de stratégie, avec une priorité absolue donnée au rail et aux voies navigables pour les nouvelles infrastructures.

Bien sûr, la construction d'une nouvelle route doit pouvoir être décidée si elle répond à un besoin de sécurité ou si elle a pour but de résoudre un problème de congestion ou de desserte de certaines installations. Nous constatons cependant le sous-financement de l'AFITF et avons quelques interrogations sur ce qu'il en adviendra par la suite. Je tiens d'ailleurs ici à rappeler la grave erreur commise par le précédent gouvernement lors de la cession des participations de l'État dans les sociétés autoroutières. Quelles ressources le Gouvernement envisage-t-il de confier désormais à l'AFITF, sachant que les ressources dont elle dispose aujourd'hui ne sont plus pérennes ? Nous comptons sur vous, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, et nous serons une force de proposition pour trouver aujourd'hui des financements complémentaires et durables.

Sur cette question des investissements nécessaires en matière d'infrastructures, le groupe Nouveau Centre tient à rappeler que les partenariats public-privé sont indispensables ; plus qu'une acceptation passive, une forme de résignation, ils nécessitent une réelle impulsion, qui dépend de votre ministère.

Enfin, pour ce qui concerne l'entretien des réseaux et la sécurité, nous saluons la priorité donnée en 2008 par le Gouvernement à l'entretien du réseau routier et à l'amélioration de la sécurité des usagers. Quant au réseau ferroviaire, il a vraiment besoin que nous fassions des efforts en matière d'entretien. Notre pays, là aussi, a pris du retard, malgré la forte augmentation des moyens au cours de ces trois dernières années.

Pour ce qui est de la sécurité routière, les progrès accomplis ces dernières années ont été très significatifs et les résultats sont positifs, puisque la mortalité routière a diminué de 40 % depuis 2003. Comme le ministre de l'écologie, du

développement et de l'aménagement durables l'a fait remarquer très justement le 17 octobre dernier devant la commission des affaires économiques, nous ne pouvons pas pour autant nous satisfaire de ces chiffres. Il faut aller plus loin et continuer les efforts, notamment en faveur des jeunes, qui représentent encore une part trop importante des victimes.

Pour conclure, le groupe Nouveau Centre tient à saluer, le volontarisme du Gouvernement en matière d'écologie, de développement et d'aménagement durables. Nous voterons donc les crédits de cette mission. Mais c'est un budget de transition, et nous attendons avec impatience les projets de loi, les nouveaux objectifs concrets et les moyens financiers que le Gouvernement nous présentera dans les mois à venir. Nous sommes prêts à vous appuyer, à vous aider à être dynamiques, ambitieux et révolutionnaires. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Pour ce qui est de la révolution, cela fait bien longtemps que vous en avez abandonné l'idée, chers collègues. Laissez-nous la reprendre.

Oui, il faut être révolutionnaire. Notre terre, nos enfants en ont besoin. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

M. le président. Merci, cher collègue, d'avoir respecté votre temps de parole.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour dix minutes.

M. Bertrand Pancher. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ce projet de budget pour l'année 2008 voit la constitution d'une mission nouvelle rassemblant les programmes précédemment inclus dans les missions « Transports » et « Écologie », ainsi que certains programmes des missions « Politiques des territoires » et « Développement et régulation économiques ».

Ces modifications de la maquette budgétaire sont la traduction de la création du grand ministère d'État de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, et donc de l'organisation administrative nouvelle qui en découle. C'était un engagement de campagne, nous l'avons tenu !

Au total, la mission « Écologie, développement et aménagement durables », constituée de douze programmes, représente près de 10 milliards d'euros d'autorisations d'engagements et 10 milliards d'euros de crédits de paiement. Ces crédits sont en progression de 2,6 % sur l'ensemble du périmètre et de 25 % en ce qui concerne l'écologie.

Le budget que vous nous proposez pour l'année 2008, même s'il n'intègre pas la traduction budgétaire et financière de multiples propositions issues du Grenelle de l'environnement – j'y reviendrai dans quelques instants –, accompagne parfaitement la démarche engagée et voulue par le Président de la République, à savoir intégrer le développement durable comme pilier de toutes les politiques publiques et améliorer la protection de l'environnement.

Concernant la nouvelle approche d'intégration du développement durable dans nos politiques, plusieurs programmes se sont recentrés autour des problématiques environnementales.

Le programme « Réseau routier national » fait de l'entretien raisonné des infrastructures son objectif premier.

Le programme « Transports terrestres et maritimes » s'oriente plus clairement vers le développement des modes complémentaires et alternatifs à la route.

Dans le secteur aérien, la direction générale de l'aviation civile fait de l'élaboration d'une nouvelle politique de développement durable l'une de ses missions stratégiques pour l'année 2008.

On peut également citer le programme « Énergie et matières premières », qui érige enfin la lutte contre le changement climatique au rang de priorité stratégique.

Nous voyons donc, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, que vous avez pris toute la mesure de l'importance de l'intégration du développement durable dans ce budget.

Concernant plus particulièrement la protection de l'environnement, on ne peut que se féliciter des quatre priorités environnementales que nous a présentées ce matin notre collègue Jacques Pélissard.

La prévention des risques technologiques et naturels voit ses moyens progresser de 26,4 % par rapport à 2007.

La gestion intégrée de la ressource en eau est accentuée, avec par exemple 2,2 milliards d'euros attribués aux agences de l'eau pour aider les collectivités locales à mettre aux normes leurs stations d'épuration.

Les crédits dédiés à la protection et à la restauration du vivant sauvage progressent de 30 %, permettant ainsi de poursuivre les efforts engagés sur les parcs naturels régionaux.

La sûreté nucléaire et la radioprotection sont renforcées, avec la mise en place d'un contrôle plus performant des activités nucléaires afin d'assurer une meilleure protection des travailleurs, du public et de l'environnement.

Je tiens néanmoins, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, à vous faire part d'une inquiétude, à laquelle j'associe mon collègue Michel Bouvard, qui n'a pu être présent parmi nous aujourd'hui. Elle concerne le déficit des ressources de l'agence de financement des infrastructures de transports en France. Il semble nécessaire de revoir l'ensemble des missions et des ressources de cette agence, et ce d'autant plus qu'elle devrait se voir confier de nouvelles missions issues des projets dégagés lors du Grenelle de l'environnement. Je ne doute pas de l'écoute qui sera la vôtre afin de permettre un financement pérenne de cette agence.

Je voulais revenir sur les attentes exprimées suite au Grenelle de l'environnement. Nous comprenons tous ici que, pour des raisons de calendrier, ce budget, élaboré dès le mois de juin, ne pouvait en aucune manière tenir compte de propositions émises à la fin du mois d'octobre.

J'ajoute, pour avoir assisté à une grande partie des travaux, que ce chantier est immense. Ce serait donc tromper l'opinion publique que de laisser penser que ces rencontres ont abouti à un programme détaillé d'actions prêtes à être engagées, que ces actions ont un financement et que le calendrier de leur mise en œuvre est déjà formalisé.

M. Maxime Bono. Enfin la vérité !

M. Bertrand Pancher. Je tiens par ailleurs à saluer le formidable travail accompli lors des travaux préparatoires et des tables rondes du Grenelle de l'environnement. J'ai pu constater, ayant moi-même participé au groupe de travail sur la gouvernance environnementale et au rapport final, toute l'énergie que vous avez mise pour parvenir aux résultats qui sont aujourd'hui salués par tous.

Ainsi, une fois n'est pas coutume, l'Assemblée nationale, ou du moins le groupe UMP, sera plus sage que le Sénat, qui s'étonnait de ne pas voir figurer les résultats du Grenelle de l'environnement dans ce budget. C'est oublier que le socle du développement durable repose sur les principes d'acceptabilité et de participation de tous. C'est oublier que nous avons besoin de temps,...

M. Daniel Paul. S'il en est ainsi, c'est surtout parce que vous n'avez pas de budget !

M. Bertrand Pancher. ... c'est prendre le risque d'une formidable méprise, le risque de pratiquer le passage en force pour des décisions aussi stratégiques, ou de remettre les choses à plus tard, comme nous le faisons trop régulièrement dans notre pays.

Trop de questions restent en effet posées. Ainsi, en ce qui concerne la réduction des émissions de gaz à effet de serre, nous devons bien sûr instituer la taxe carbone, mais qui la collectera, où iront les fonds, que financerons-nous exactement et comment les collectivités et les fabricants automobiles y retrouveront-ils leur compte ?

Une nouvelle ambition est affirmée pour les transports urbains, ferroviaires et fluviaux, dont le fonctionnement est une compétence souvent partagée avec les collectivités. Il faudra donc déterminer avec elles les conditions de leur adhésion à des projets et sans doute aussi redéfinir les compétences.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Les croisements !

M. Bertrand Pancher. S'agissant de la préservation de la biodiversité, et sachant que l'équivalent de la surface agricole d'un département est urbanisé tous les cinq ans en France, le Grenelle a fixé beaucoup d'objectifs que nous partageons, mais l'approche transversale des enjeux territoriaux est encore faible. Les acteurs locaux devront disposer de davantage de moyens afin de donner plus de force aux schémas de cohérences territoriaux, et les rendre plus compatibles avec les plans locaux d'urbanismes.

Enfin, le budget consacre des moyens importants à la politique des déchets, et le Grenelle fixe des objectifs de réduction à la source et de recyclage complet. Pour les atteindre, les plans départementaux d'élimination des déchets devront être revisités avec les collectivités locales et les mécanismes de financement par les contribuables revus.

Les Français en savent souvent plus que nous sur la complexité des dossiers liés à l'environnement et au développement durable. Ils sont prêts à se mobiliser car ils appréhendent bien les enjeux, mais ils se méfient d'annonces qui pourraient être jugées trop rapides. (*Rires sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. Maxime Bono. C'est le retour de la vérité !

M. Bertrand Pancher. Vous avez été placés, madame la ministre, monsieur le ministre, à la tête d'un ministère passionnant : celui de la gestion de nos contradictions. La tentation de tout taxer, de tout réglementer et de tout interdire peut être autant dévastatrice que celle de ne rien faire. Il faut effectivement renforcer le contrôle des installations classées, comme vous allez le faire en 2008, mais sans tomber dans des réglementations ubuesques qui déroutent les entrepreneurs, réduire le nombre d'accidents de la route, mais sans priver nos concitoyens du droit élémentaire de se déplacer, notamment pour aller travailler.

La seule alternative consiste donc à parier sur l'intelligence collective (*Exclamations sur les mêmes bancs*), à décentraliser les décisions, à respecter tous les acteurs. Cela passe notamment par ceux qui n'ont pas démerité. Je pense à la concertation et au débat public et aux quarante membres de la commission particulière de la CNDR, sur l'avenir de laquelle je nourris quelque inquiétude. Pouvez-vous nous indiquer, madame la ministre, alors que cette commission n'a plus de dirigeant depuis deux mois, comment les actions engagées pourront se dérouler correctement ?

Ce que nous exigeons, ce n'est pas la précipitation dans la mise en œuvre des grands objectifs du Grenelle de l'environnement, mais une détermination forte dans son suivi. Le budget que vous nous présentez, par l'augmentation significative de ses moyens, illustre parfaitement la politique volontariste du Gouvernement, dont nous ne pouvons que nous féliciter. C'est pourquoi, mes chers collègues, au nom du groupe UMP, je vous invite à voter les crédits du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Philippe Plisson, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour l'équipement et le développement durables. La conclusion n'est pas à la hauteur du réquisitoire !

M. le président. La parole est à M. Maxime Bono, pour cinq minutes.

M. Maxime Bono. Monsieur le secrétaire d'État, le budget 2008 des transports a été qualifié par vous-même de budget de transition. Cela aurait supposé que l'on puisse y lire au moins l'ébauche d'une inflexion, un début de mutation, mais rien de cela n'apparaît dans le texte soumis à notre appréciation. Il ne contient rien qui semble de nature à favoriser, d'une quelconque façon, un début de transfert modal de la route vers des modes alternatifs. Ce budget n'est, en définitive, que la copie conforme de ceux qui nous sont présentés depuis six ans, avec les mêmes lacunes et les mêmes astuces comptables. Cela est d'autant plus regrettable qu'à l'époque où il a été élaboré, la réflexion des groupes de travail du Grenelle de l'environnement était déjà bien avancée et que certains consensus se dessinaient, qui auraient pu y être intégrés.

On nous promettait un budget de rupture, on nous annonce un budget de transition et on nous présente un budget d'immobilisme ! Aussi, plus que sur son contenu, je vous interrogerai sur ce qu'il ne contient pas.

Le premier grand absent est le transport urbain. Une fois de plus, depuis 2003, rien ne figure au titre du développement des transports urbains, ni programme ni action. Encore une année sans financement, c'est grave ! Il n'aurait pourtant pas été difficile de marquer un encouragement, un engagement au côté des collectivités locales qui, depuis six ans, supportent seules l'effort du financement du transport public. Vous en avez décidé autrement. Pourtant, si j'en crois les termes mêmes du Président de la République, ce fut une erreur du Gouvernement Raffarin de les abandonner ! Le sort est parfois cruel : c'est vous-même, monsieur le secrétaire d'État aux transports, qui, en 2003, avez été chargé de la méchante besogne de supprimer ces financements. Je vous souhaite d'être celui qui, en 2009, aura le soin de les rétablir. Au-delà de l'anecdote, ce sont, en cette matière, comme en bien d'autres hélas, six années perdues, six ans de retard, d'erreurs, six ans d'efforts supportés par les seules collectivités locales.

Vous avez fait des annonces en la matière. Vous nous dites que 1 500 kilomètres de voies nouvelles seront financées par l'État, à hauteur de 4 milliards d'euros, dans les dix ans qui viennent. Cela correspond, je vous en donne acte, à ce que nous étions en droit d'attendre pour revitaliser les transports de province. Mais qu'en est-il des transports d'Île-de-France ? Pour renouveler les réseaux de métro et de RER, il faudrait au minimum 27 milliards d'euros ! Quelles sont vos intentions à ce sujet, puisque rien ne figure dans votre budget ?

Quant au transport ferroviaire, je ne peux, hélas, que répéter ce que l'examen du budget nous révèle depuis plusieurs années : le réseau ferré national se dégrade chaque année un peu plus. L'audit de l'École Polytechnique de Lausanne, qui avait préconisé 500 millions d'euros par an de travaux supplémentaires, est resté lettre morte. M. Perben avait bien annoncé 110 millions de plus pour 2006 et 260 millions pour 2007, mais, en réalité, ce ne furent que 70 millions supplémentaires en 2006 et 85 millions en 2007, bien loin des annonces faites et des 500 millions supplémentaires nécessaires chaque année. Vous proposez d'y consacrer 79 millions de plus en 2008, acceptant ainsi un déficit cumulé sur les trois dernières années de plus d'un milliard des dépenses supplémentaires nécessaires à la remise à niveau du réseau, recommandées par les conclusions de l'audit infrastructures. Pouvez-vous nous indiquer le nombre de kilomètres de ralentissements existant à ce jour sur le réseau et ceux que nous pouvons craindre de devoir subir dans un proche avenir ? Dans tous les cas, quel contraste avec l'annonce tonitruante faite à l'issue des tables rondes du Grenelle de l'environnement de 2 000 kilomètres de voies TGV construites à l'horizon 2020 ! Vous vous êtes surtout contentés d'ouvrir les dossiers et de globaliser les demandes en cours et les projets déjà bien avancés. Quels sont les financements prévus en accompagnement, puisque votre budget n'en dit rien ? On parle de 14 milliards sur quinze ans, mais nous n'en savons pas beaucoup plus après lecture de votre budget.

Pour conclure, quelques mots sur l'AFITF, dont vous connaissez la situation financière calamiteuse : sauf à lui trouver de nouveaux moyens de financement, elle sera en cessation de paiements dès 2009. L'AFITF n'a pas de recettes pérennes à la hauteur des ambitions que nous lui avons confiées. La dotation de 1,26 milliard d'euros que vous lui allouez cette année n'est que le solde des 4 milliards de dotation issue de la vente des sociétés d'autoroutes,...

Mme Catherine Coutelle. Eh oui !

M. Maxime Bono. ... et elle résonne furieusement comme un bruit de fond de tir. Quel sera l'avenir de l'AFITF après 2008 ? De quelles recettes pourra-t-elle durablement disposer ? Quel est le rôle que vous lui assignerez ?

Enfin, la faiblesse des crédits que vous affectez au chèque transport traduit l'échec – que nous vous avons annoncé – de ce système trop complexe et trop coûteux pour être efficace.

M. le président. Veuillez conclure, cher collègue.

M. Maxime Bono. Les Français souffrent de la faiblesse de leur pouvoir d'achat. Rendre le chèque transport obligatoire pour les entreprises et le verser directement sur la feuille de paie serait une bonne façon de l'améliorer. Nous vous ferons bientôt des propositions en ce sens, mais, pour l'heure, vous comprendrez que le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche émettra un vote négatif sur ce budget, qui ne témoigne en rien des ambitions qui doivent être celles de

notre pays en matière de transports. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à M. Yves Cochet, pour cinq minutes.

M. Yves Cochet. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le Grenelle de l'environnement est le grand absent de ce projet de budget, pour des raisons de calendrier, dites-vous. C'est un argument facile, mais, ce matin, M. Barnier a annoncé qu'une baisse de la TIPP pour les agriculteurs – après les propositions faites aux marins-pêcheurs – pourrait être inscrite dans un collectif budgétaire avant la fin de l'année. Étant donné les grandes ambitions, au moins rhétoriques, annoncées à l'issue du Grenelle de l'environnement, certaines mesures, déjà cadrées lors des tables rondes de négociation et par le discours du Président de la République, devraient pouvoir y figurer également. Lesquelles et à quelle hauteur ? La question se pose d'autant plus que, dans la présentation du programme 181, « Protection de l'environnement et prévention des risques », l'exposé des motifs indique : « Ce programme aura la responsabilité de mettre en œuvre les mesures décidées lors du Grenelle de l'environnement, dont la tenue est prévue fin octobre 2007. » La mise en œuvre budgétaire du Grenelle n'apparaissant pas dans ce budget, on peut espérer qu'elle soit inscrite dans une loi de finances rectificative.

Je n'ai pas le temps de me livrer à une évaluation globale du Grenelle. Disons qu'il y a du bon, notamment en ce qui concerne le bâtiment, mais surtout beaucoup de flou et de nuances, qui permettent de reporter à plus tard – voire à jamais – les mesures les plus ronflantes. Ainsi, les annonces tonitruantes et très audacieuses de la première partie de la lettre du Président de la République deviennent, après la virgule, la possibilité de groupes d'étude devant examiner leur faisabilité.

M. Antoine Herth. Il y a aussi une place pour le débat parlementaire !

M. Yves Cochet. Le débat parlementaire doit permettre de trancher sur des objectifs budgétaires. Puisque nous votons le budget, les recettes comme les dépenses, c'est aussi à nous de dire ce qu'il faudrait faire pour la France en matière d'environnement. Faute de quoi, tout cela serait du bavardage, même si je comprends bien les raisons pour lesquelles on ne peut pas tout budgéter tout de suite. C'est un processus très long et nous ne verrons qu'au fil des mois si certaines des propositions les plus intéressantes du Grenelle se concrétisent.

J'en viens à au problème essentiel : celui du pétrole, dont le prix augmente depuis 2002. On dit que les cours du baril montent et descendent depuis un siècle, les fluctuations trouvant leur origine dans la spéculation, une tempête tropicale au Mexique ou une grève au Nigeria. Baratin ! Quand on regarde les fondamentaux structurels de ce que l'on peut appeler la déplétion pétrolière, on voit que la tendance à la hausse n'est pas un hasard et qu'elle est installée pour toujours.

Par conséquent nous arriverons bientôt – dans quelques jours ou dans quelques semaines, je ne suis pas Nostradamus – au seuil symbolique de 100 dollars le baril. Et cela continuera en 2008, 2009 et 2010. Je l'annonçais dès 2004, lors de l'examen de la loi d'orientation sur l'énergie. Les ministres présents – M. Sarkozy, qui était alors à Bercy,

et M. Devedjian, qui était ministre délégué à l'industrie – furent totalement imperméables à mon discours. Alors que, maintenant, on commence à s'y intéresser.

Lors du Grenelle de l'environnement, des propositions extrêmement modérées ont été présentées par des associations tendant à abaisser de dix kilomètres heure la vitesse maximale sur autoroute, passant ainsi de 130 à 120. Mais cela a été refusé lors de l'arbitrage présidentiel. On a pu craindre les hurlements des automobiles-club et ceux de « M. Renault » et de « M. Peugeot » !

Je vous recommande la lecture du livre *Saving oil in a hurry* – Comment économiser le pétrole rapidement ? – publié en mai 2005 par l'Agence internationale de l'énergie, la grande agence mondiale de prospective énergétique. C'est autre chose que le Grenelle de l'environnement ! Pourtant, l'AIE a publié cet ouvrage, et nous savons qu'elle est sous influence américaine. On ne peut pas dire qu'il s'agisse d'écologistes extrémistes. (« Non ! » sur de nombreux bancs.)

M. Jean-Christophe Lagarde. Demandez à Schwarzenegger !

M. Yves Cochet. Je vais vous citer quelques propositions.

À la page 45 figurent une dizaine de mesures pour économiser le pétrole, dont le prix augmentera et qui deviendra plus rare ; ce qui favorisera des situations d'instabilité, comme on peut le constater en Irak et ailleurs.

Je vais traduire les propositions. « Restriction de vitesses maximales » : il ne s'agit pas de passer à 120 kilomètres heure, mais à 100 kilomètres heure.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie. Ce sont des miles ! (*Rires et applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Yves Cochet. Non ! Ce sont bien des kilomètres heure !

M. Jean-Christophe Lagarde. Actuellement, ils sont à 110 !

M. Yves Cochet. Madame la secrétaire d'État, cette agence est certes sous influence américaine, mais elle utilise le système international de mesures.

On sait que les Américains réfléchissent en *gallons*. Savez-vous, madame la secrétaire d'État, combien de litres représente un *gallon* ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route. Il y a deux sortes de *gallons* !

M. Yves Cochet. Il y a le *gallon* anglais et le *gallon* américain. Je vois, monsieur le rapporteur, que vous êtes très au fait ! (*Sourires.*)

M. Jean-Christophe Lagarde. Il est normal qu'ils proposent d'abaisser la vitesse à 100 kilomètres heure, puisque leur limitation est actuellement à 110 kilomètres heure !

M. Yves Cochet. Je vais citer, pour conclure, les deux dernières mesures.

« Il ne sera pas possible d'utiliser sa voiture privée le dimanche » : cette proposition est assez sévère. Nous sommes bien loin du Grenelle de l'environnement.

« Le rationnement de l'essence » : compte tenu de l'augmentation du prix du pétrole, l'Agence internationale de l'énergie proposait déjà cette mesure il y a deux ans et demi. Cela fait peur ! Cela rappelle 1947, la fin de la guerre ! Mais ne croyez pas qu'on n'y viendra pas ! D'ailleurs, le rationnement existe déjà. Le PNAQ – le plan national d'affectation des quotas d'émission de CO₂ –, qui dépend de votre ministère, ne fait pas autre chose pour les émissions de gaz à effet de serre. Mais il s'agit d'un rationnement aval. Je propose de procéder à un rationnement en amont. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à M. André Schneider, pour cinq minutes.

M. André Schneider. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, deux menaces majeures pèsent aujourd'hui sur l'avenir de notre société.

Il s'agit d'abord de la crise énergétique, liée à l'épuisement inéluctable des réserves d'hydrocarbures, qui nous impose d'assurer une transition vers de nouvelles sources énergétiques.

M. Yves Cochet. Très bien !

M. André Schneider. Par ailleurs, cette transition est contrainte par une crise climatique, interdisant l'utilisation d'énergies émettrices de gaz à effet de serre.

Dans un rapport que j'avais eu l'honneur de présenter devant la Délégation pour l'Union européenne en février 2006, j'avais souligné le rôle central du secteur des transports. Il absorbe 66 % de la consommation finale énergétique de produits pétroliers – dont 61 % pour les seuls transports routiers. Il est responsable de 27 % des émissions de gaz à effet de serre.

C'est donc à juste titre que le Grenelle de l'environnement a particulièrement mis l'accent sur ce secteur des transports. Il est prévu la mise en place d'une « éco-pastille », avec ristourne à l'achat pour les voitures neuves les plus sobres, financée par un malus annuel sur les voitures les plus polluantes.

Cette mesure a suscité un grand intérêt, mais aussi de nombreuses interrogations. Il serait souhaitable qu'à l'occasion de notre débat des précisions soient fournies sur les modalités de mise en œuvre de cette « éco-pastille » et sur le montant de la ristourne susceptible d'être accordée. Sera-t-elle cumulable avec la « prime à la casse », annoncée par Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi ?

Lors de la rédaction de mon rapport, il m'avait également été indiqué que l'État devait s'engager à soutenir, à hauteur de 100 millions d'euros, un projet de recherche pour concevoir une voiture familiale consommant moins de trois litres et demi au cent kilomètres. Avez-vous des éléments nouveaux sur ce projet, dont l'importance s'est accrue dans un contexte où le prix du baril de pétrole approche les 100 dollars ? Plus généralement, pourriez-vous faire un récapitulatif des actions menées par l'État pour soutenir la mise au point de véhicules faiblement consommateurs d'hydrocarbures ?

J'aborderai en dernier lieu la question des biocarburants. Lors de la présentation de mon rapport devant la Délégation pour l'Union européenne, j'avais émis quelques réserves

et observé que ce secteur constituait un terrain exemplaire d'affrontement des conflits d'intérêts. La forte proportion des moteurs diesel dans notre parc automobile – 66 % en France, contre 40 % en moyenne en Europe – devrait d'abord nous inciter à produire des biocarburants de la filière biodiesel, plutôt que de l'éthanol destiné aux moteurs à essence,...

M. Yves Cochet. Il a raison !

M. André Schneider. ... même si nous allions ainsi contre les priorités du monde agricole.

Il convient surtout de privilégier les biocarburants dits de « seconde génération », qui visent à recycler la totalité de la biomasse et qui ont donc un rendement bien supérieur au biodiesel ou à l'éthanol.

Madame et messieurs les ministres, mon intervention tendait essentiellement à appeler votre attention sur les perspectives technologiques susceptibles d'alléger la facture de nos concitoyens en matière de carburants. De fortes attentes se font jour. Il nous faut savoir faire les choix nécessaires pour y répondre sur le long terme.

Je crois que le Grenelle de l'environnement nous a mis fortement sur la voie. Nous vous faisons confiance et nous approuverons le budget qui nous est présenté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à Mme Geneviève Gaillard, pour cinq minutes.

Mme Geneviève Gaillard. Monsieur le ministre, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, il est très difficile d'aborder en cinq minutes tous les détails du programme 181, qui m'intéresse tout particulièrement. Il résulte de la fusion des anciens programmes 181, 153, 211 et des actions n^{os} 02 et 03 du programme 127.

Monsieur Borloo, vous avez un grand ministère – ce qui n'est pas en soi une mauvaise chose. J'ai pu constater que chaque parlementaire vous faisait part des difficultés rencontrées pour lire les fascicules budgétaires. Depuis trois ans, la tâche ne nous a pas été facilitée entre les modifications opérées par la LOLF et le changement de périmètre de la mission. Nous ne pouvons pas, bien sûr, préjuger ce que donnera ce grand ministère – le MEDAD.

Monsieur Bussereau, comme on dit chez nous : « C'est à la fin du marché que l'on compte les bouses ! » (*Sourires.*) Le marché durera peut-être un certain temps, mais j'espère que, à la fin du marché, les bouses ne seront pas trop nombreuses.

Nous examinons les crédits afférents à cette mission, au moment où vient de s'achever le Grenelle de l'environnement. Comme l'a fait remarquer M. Yves Cochet, on ne peut pas constater de fusion entre les deux.

J'ai participé au Grenelle de l'environnement. Il a fait apparaître des lacunes et ce qu'il convenait de faire pour y remédier dans différents domaines. En dehors de vos annonces, comment seront prises en compte les actions non retenues et qui apparaissent dans le programme 181 : « Protection de l'environnement et prévention des risques » ?

La disparition de la biodiversité est une calamité, que l'augmentation des crédits de 12 %, ne permettra pas de faire cesser au plus vite.

Monsieur le ministre, vous avez qualifié votre budget de transitoire », excepté celui de l'écologie, qui serait très offensif.

Pourtant, nous pouvons noter une très légère baisse des efforts financiers consentis au titre de l'environnement. Le montant total prévu pour 2008 s'élève à 2,75 milliards d'euros, contre 2,9 milliards d'euros en 2007. L'heure est à l'austérité et lorsque l'on sait que les deux tiers des dépenses relèvent des administrations, on peut légitimement s'interroger sur la façon dont pourront être prises les décisions concernant la protection de l'environnement.

Le programme 181 est structuré autour de quatre grandes priorités environnementales. La présentation des crédits montre une augmentation de 12 % en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, tandis que les dépenses d'investissement sont légèrement en baisse, ce qui laisse mal augurer de l'avenir.

J'ai pu constater dans la mission « Recherche » que le programme Recherche en environnement, qui mobilise 289,84 millions d'euros, augmentait de plus de 4 %. Mais la plupart des crédits sont affectés à l'évaluation des risques nucléaires. C'est bien – certains pensent même que c'est normal –, mais il n'y a pas que ça !

Si certains points sont positifs, j'ai cependant plusieurs motifs d'inquiétude. Le fonds Barnier est très peu doté. Le fonds destiné au contrôle des installations classées enregistre un retard par rapport à ce qui était prévu les années précédentes. Il n'est pas bon d'accumuler ainsi les retards.

Le Grenelle de l'environnement a soulevé de nombreuses questions. Beaucoup ne seront pas traitées. Néanmoins, elles sont extrêmement importantes et méritent des réponses, que nous ne trouvons pas en examinant les crédits de la mission.

Le rapport Attali, remis au Président de la République, va à contresens de la protection de l'environnement et du développement durable. Il semble recueillir l'assentiment du Gouvernement.

M. le président. Ma chère collègue, je vous prie de conclure !

Mme Geneviève Gaillard. J'appelle votre attention sur les contradictions qui existent entre les conclusions du rapport Attali et les grandes orientations en matière de politique publique que vous envisagez en ce qui concerne la protection de l'environnement.

Compte tenu des dépenses du paquet fiscal voté cet été, je crains que nous ne disposions pas des moyens suffisants pour faire du MEDAD un grand ministère, volontariste et offensif, capable de prendre de vraies décisions. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Lassalle, pour cinq minutes.

M. Jean Lassalle. Monsieur le ministre d'État, madame et monsieur les secrétaires d'État, le dossier de l'écologie me passionne comme vous tous, du moins ceux qui sont présent dans cet hémicycle, car nous ne sommes, hélas, pas très nombreux cet après-midi, eu égard à l'importance du sujet.

Cela dit, je me réjouis d'avoir devant moi des ministres avec lesquels je puisse parler, raisonnablement, ce qui n'a pas toujours été le cas de vos prédécesseurs. Je me félicite qu'ils

aient eu le courage de s'attaquer à ce dossier et d'ouvrir ce très grand chantier qu'on disait impossible. Je suis également très satisfait de la documentation qui est mise à notre disposition, et qui permet de mieux cerner tout ce qui peut avoir un impact en termes de protection de la nature, sur des sujets divers et variés.

Vous avez beaucoup de mérite, monsieur le ministre, madame la secrétaire d'État, d'avoir réussi à sortir quelque chose de ce Grenelle, et, surtout, d'avoir réussi à sortir vivants de ce poulailler !

M. Yves Cochet. Il n'y avait pas de poules ! *(Sourires.)*

M. Jean Lassalle. Non, mais il y avait beaucoup de coqs ! *(Sourires sur tous les bancs.)* Et pour connaître certain d'entre eux, je dois dire que vous n'avez que plus de mérite, et que vous avez largement dépassé mes espérances. Je tiens à saluer votre savoir-faire exceptionnel !

Je ne suis pas au fait de tous les détails, mais je pense que vous avez réussi à ouvrir un chemin durable, pour que nous trouvions, ensemble, les remèdes à un certain nombre de maux qui minent notre société.

Mais je suis beaucoup plus sceptique sur les grandes philosophies stratosphériques sur lesquelles vous avez pu tomber d'accord, et je pense que, là, vous n'êtes pas sortis de l'auberge, mais on verra bien ! Si je parle ainsi, c'est parce que je connais quelques-uns des partenaires du Grenelle de l'environnement que vous avez rencontrés : le WWF, par exemple, ou Nicolas Hulot.

M. Yves Cochet. Excellent !

M. Jean Lassalle. Le trésorier de WWF a été pendant quarante ans le plus grand marchand de cigarettes du monde, son groupe contrôlant 80 % de la production de cigarettes. Alors, quand on sait le nombre de morts liés à la consommation de cigarettes...

M. Yves Cochet. Oh !

M. Jean Lassalle. Mais il est vrai qu'il ne s'agit que de vies humaines ! Je vous rappelle qu'il a perdu un procès face à des associations de consommateurs américains et qu'il a été condamné à payer des milliards de dollars, dont il ne s'est même jamais acquitté, pour avoir rajouté quelques adjuvants qui incrustent mieux la nicotine dans les poumons de nos jeunes enfants.

M. Yves Cochet. On s'éloigne du sujet !

M. Jean Lassalle. Quant à Nicolas Hulot, son palmarès se passe de commentaires. Il s'auto-alimente plutôt bien en recevant, tout comme le WWF, de très larges prébendes des plus grands pollueurs de la planète ! Comme ils ont intérêt à continuer à polluer, vous n'avez pas fini de les avoir sur le dos !

J'espère qu'avec le bon sens qui vous caractérise, monsieur le ministre d'État, madame la secrétaire d'État, vous renouerez le dialogue dans des territoires déshérités, qui, eux, polluent peu et produisent peu de carbone. L'espèce la plus menacée, dans ces régions, c'est l'homme ! M. Bussereau, aujourd'hui ministre des transports, mais qui fut, il n'y a pas si longtemps, en charge de l'agriculture, connaît bien ces territoires et peut témoigner de leur déshérence. L'on ne peut plus faire ni routes, ni voies ferrées.

M. Yves Cochet. C'est vous qui avez fermé la ligne de chemin de fer !

M. Jean Lassalle. Mais on ne peut plus y parler que de fauves ! J'espère donc que vous aurez à cœur de rétablir le contact avec les hommes qui y habitent encore.

Pourriez-vous, par la même occasion, insister auprès du Président de la République, qui est engagé dans une très grande série de réformes, pour qu'il appelle l'attention de l'Europe sur les conséquences tout à fait dramatiques du réseau Natura 2000 ? Certes, ce réseau ne couvre que 12,5 % du territoire et représente seulement 7 millions d'hectares, mais ma circonscription est tout entière concernée. Les maires sont aujourd'hui complètement dessaisis de leurs dossiers. Leur sens des responsabilités et la conscience qu'ils ont des problèmes est en train de s'éteindre, avec pour conséquence des ventes de terrains à des prix exorbitants. Dans le droit-fil de ce que vous avez engagé, il y a peut-être un nouveau volet à ouvrir, avec les hommes et les femmes qui habitent un pays, et qui l'aiment.

Ce serait bien de réactiver le Comité national du débat public, comme le souhaitait un de mes collègues, car il nous faut de l'intelligence, du travail en commun – ce que vous avez tenté de faire – du dialogue, si possible avant que les crises n'éclatent : après, il est trop tard !

M. le président. La parole est à M. François de Rugy, pour cinq minutes.

M. François de Rugy. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, madame et monsieur les secrétaires d'État, permettez-moi de commencer mon intervention par une citation : « Les décisions dites non écologiques devront être motivées et justifiées comme ultime et dernier recours. [...] Nous allons appliquer immédiatement ce principe à la politique des transports. La priorité ne sera plus au rattrapage routier mais au rattrapage des autres modes de transport. » Ainsi s'exprimait le Président de la République, le 25 octobre dernier, dans son discours de clôture du Grenelle de l'environnement. De tels propos donnent l'impression que nous sommes tous devenus écologistes. Si tel était le cas, nous serions les premiers à être satisfaits. En effet, nous avons eu trop longtemps de prêcher dans le désert, monsieur le ministre, pour des idées qui paraissaient utopiques et qui sont aujourd'hui d'ardentes nécessités.

Durant les cinq dernières années – inutile de remonter très loin en arrière –, nous avons trop souvent entendu des discours anti-écologiques. Nous sommes aujourd'hui, malheureusement, obligés de constater qu'il n'y a eu aucune mesure sérieuse d'anticipation de la hausse des prix du pétrole, laquelle était pourtant inéluctable. Je me souviens aussi du ton un peu gêné de M. Bussereau, déjà en charge des transports, lorsqu'il tentait de justifier la suppression des crédits de l'État pour les transports en commun urbains, dans le précédent gouvernement.

Désormais, nous n'aspérons qu'à tourner la page, à être en rupture, comme dirait sans doute le Président de la République, avec les politiques du passé. Passons enfin à l'action ! Cela devrait être notre seul mot d'ordre. Mais si l'on note un progrès dans les discours, les actes se font attendre, quand ils ne sont pas, malheureusement, en contradiction flagrante avec la profession de foi du Grenelle. Je ne citerai que deux exemples qui illustrent parfaitement ce sentiment. Quelques jours seulement après les conclusions du Grenelle, M. le secrétaire d'État annonce que rien n'est changé en ce qui concerne le projet d'autoroute Pau-Langon.

M. Yves Cochet. Eh oui !

M. François de Rugy. Dans mon propre département, votre collègue Mme Lagarde, ministre de l'économie, est venue, le lendemain du discours du Président de la République, pour dire que rien n'était changé pour un projet d'aéroport.

Pour notre part, nous pensons que le temps n'est plus aux professions de foi. Nous ne sommes plus en campagne électorale : vous êtes au commandes pour cinq ans ; vous devez agir et prendre vos responsabilités. De ce point de vue, je ne vous le cache pas : ce budget nous déçoit. Certes, il y a l'argument du calendrier. Mais, monsieur le ministre d'État, lorsque nous avons discuté des recettes, en première partie de la loi de finances, votre collègue de l'économie a systématiquement objecté à toutes les propositions que j'ai faites sur la fiscalité écologique que le Grenelle n'était pas terminé. Cette objection a perdu toute valeur au moment où nous discutons de la seconde partie du PLF. Il serait donc pour le moins paradoxal que vous refusiez de les intégrer dans la partie dépenses. Il est vrai que vous ne pouviez pas tout modifier, mais nous aurions aimé des signes.

Pour ce qui est des transports urbains, vous avez affiché un objectif très ambitieux. L'État devrait participer à hauteur de 4 milliards d'euros pour un projet estimé à 17 milliards d'euros. Or, même le rapporteur de votre majorité, M. Martial Saddier, déplorait l'absence de dotation prévue à cette fin dans le budget. C'est dommage ! De même, la subvention de l'État à Réseau ferré de France est en diminution par rapport à 2007. Voilà deux signes qui contredisent la démarche affichée !

Quand allons-nous passer à l'action ? Pourra-t-on compter sur les fruits d'une éco-redevance taxant les camions passant sur le territoire français pour financer les transports collectifs ? Je pose la question car les propos du Président de la République dans son discours de clôture du Grenelle ont été assez flous sur ce sujet.

Je voudrais à nouveau défendre des mesures concrètes pour l'ensemble de nos concitoyens, comme d'autres orateurs l'ont fait avant moi. Je parle du point de vue des consommateurs en plaidant pour le chèque-transport, qui a été créé sous le précédent gouvernement, mais qui n'est pas appliqué car il demeure facultatif. Les salariés ne peuvent pas exiger de leur employeur qu'il soit mis en œuvre, alors qu'un tel dispositif permettrait aux consommateurs de réduire leur budget transport et, d'une manière plus générale, de réduire la dépendance au pétrole et diminuer la consommation de carburant.

S'il y a bien un domaine où la rupture est nécessaire, urgente, c'est celui de l'écologie et de la politique des transports. Les Français sont prêts – j'en suis persuadé – à faire le pari de la révolution écologique. Il est dommage que ce budget n'en constitue pas la première étape concrète. C'est la raison pour laquelle nous attendons, de votre part, un certain nombre de signes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille, pour cinq minutes.

M. Christian Bataille. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, madame et monsieur les secrétaires d'État, peut-on encore parler de politique publique de l'énergie ? Quelque peu encore en France, grâce à EDF et à la part restée publique de Gaz de France, mais presque plus en Europe, où la politique fondée sur le marché et la concurrence veut s'imposer partout jusqu'à l'absurde, avec les perspectives désastreuses que je vais m'efforcer de vous démontrer.

Le prix de l'or noir monte, comme par un effet de crémaillère. Le calme géopolitique ne fait que le stabiliser un temps, mais toute annonce de tension internationale lui fait franchir un nouveau palier : 40 dollars début 2004, 80 dollars début octobre, presque 100 dollars aujourd'hui. Il entraîne dans son sillage le prix du gaz naturel et, ce faisant, le prix de l'électricité, puisque les centrales à gaz fournissent la production d'appoint marginale sur le marché de l'électricité !

Une denrée au prix si insaisissable ne peut pas être raisonnablement traitée comme un bien s'échangeant à l'étalage d'un commerce paisible, se régulant grâce à une meilleure fluidité dans la confrontation de l'offre et de la demande. Il y a manifestement des forces extérieures au marché qui interviennent pour créer des évolutions de prix aussi irrésistiblement erratiques.

Pourtant, la Commission européenne n'a qu'une stratégie en matière d'énergie : la concurrence. Foin de la réalité, seule compte le dogme : « Le libre marché converge vers l'équilibre, et les anticipations spéculatives sont stabilisatrices ! » Au nom de la concurrence, pour qu'elle soit pure et parfaite, il faut découper les entreprises européennes : les fusions sont surveillées, voire interdites ; les activités de transport doivent être filialisées ; et, maintenant, il faudrait même que ces filiales soient cédées !

Il y a dans cette approche un vice fondamental : ce qui est bon pour un marché intérieur, où se confrontent des acteurs respectant les règles du jeu communautaires, est foncièrement néfaste lorsqu'il s'agit d'affronter des géants extérieurs qui ne connaissent, quant à eux, que les rapports de force. Quand donc finira-t-on par comprendre qu'à force d'affaiblir les entreprises européennes pour qu'elles rentrent dans le moule communautaire de la concurrence pure et parfaite, on aide les grands fournisseurs mondiaux à imposer leurs prix ?

Le réalisme empêche de considérer les ressources énergétiques comme des biens marchands classiques ; leur dimension stratégique impose de veiller par tous les aspects de la diplomatie à la sécurité des approvisionnements. Or le développement d'une politique extérieure commune reste embryonnaire à l'échelle de l'Union européenne. Celle-ci s'avance désarmée dans l'arène, sans foi ni loi, de la confrontation des intérêts énergétiques des puissances mondiales.

Tout au plus le livre vert publié le 8 mars 2006 par la Commission sur la stratégie européenne en matière d'énergie a-t-il envisagé « la création, dès que possible, d'un observatoire européen de l'approvisionnement énergétique ». Mais cette hypothétique instance est une solution bien modeste en comparaison du besoin fort de coordination pour développer une stratégie commune et utiliser l'atout commercial que constitue, par exemple, une masse de demandes d'importation consolidée à peu près deux fois plus importante que l'offre d'exportation russe en pétrole et gaz naturel.

Pis, en instituant la concurrence comme seul principe de sa politique énergétique, l'Union européenne s'entrave elle-même : à l'encontre du bien-être du consommateur, elle encourage en fait, parce que l'industrie énergétique repose sur d'importantes économies d'échelle, la constitution d'un oligopole d'entreprises détaché des intérêts des États membres. Or cet oligopole va inévitablement fonctionner selon le schéma dit de la « courbe de la demande coudée », selon lequel les entreprises d'un oligopole n'ont aucun intérêt à suivre une stratégie individuelle de baisse de prix et qu'elles ont au contraire tendance à s'entendre pour

les augmenter. La même raison les pousse d'ailleurs à retenir leurs investissements, car une augmentation des capacités de production tend à accroître l'offre sur le marché.

En poussant la libéralisation sur le marché intérieur sans se doter de moyens coordonnés de négociation extérieure, l'Union européenne, non seulement se réduit à l'état de preneuse de prix, mais s'expose à maximiser l'impact sur les consommateurs des hausses de prix imposées par les fournisseurs internationaux, sans les faire bénéficier des baisses de coût de structure qu'entraîne en théorie le renforcement de la concurrence intérieure.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Bataille.

M. Christian Bataille. Cette politique bancaire est d'autant plus regrettable pour l'économie française que celle-ci risque de perdre au passage l'avantage compétitif que lui procurait sa production nucléaire d'électricité.

À la faveur de la libéralisation, les prix européens de l'électricité dont bénéficiaient particuliers et industriels vont s'égaliser au niveau fixé pour la fourniture d'appoint marginal. Cela se traduira par une hausse pour tous les consommateurs d'électricité français qui ont cédé aux sirènes du libre marché, de Poweo, de Direct Energie ou d'autres.

M. le président. Monsieur Bataille, il vous faut conclure.

M. Christian Bataille. Devant cette regrettable hémiplegie communautaire, les États membres n'ont plus qu'à essayer de défendre en ordre dispersé des stratégies propres pour protéger leurs consommateurs. La visite officielle en Russie est ainsi devenue un passage obligé de la diplomatie énergétique nationale des chefs d'État européens, qui se pressent de venir faire la révérence.

M. le président. Je vous invite à conclure maintenant.

M. Christian Bataille. Au niveau intérieur, reconnaissons-le, la France utilise toutes les ressources possibles des mesures transitoires. Notre parlement va ainsi bientôt examiner une proposition de loi visant à prolonger les tarifs réglementaires. Mais ces efforts de replâtrage nationaux ne parviendront pas à restaurer la cohérence d'une stratégie mise à mal par un processus de libéralisation européen, conduit sans renforcement parallèle de l'autre pilier de la politique énergétique : une diplomatie économique réaliste, jouant sur l'atout de la cartellisation de la demande. Nous risquons de nous retrouver dans une situation de totale dépendance, qui serait aussi dramatique qu'un affaiblissement de notre défense nationale, à laquelle nous tenons tous. C'est l'indépendance de l'Europe, et par là même de la France, qui se joue à travers la politique énergétique.

M. le président. Monsieur Bataille, vous avez largement dépassé votre temps de parole.

M. Christian Bataille. Je conclus, monsieur le président.

Le marché intérieur de l'énergie n'a de sens qu'adossé à une politique énergétique européenne forte, qui préserve des chocs extérieurs. Toute la question est de savoir quelle sera la durée de ce douloureux détour par le dogmatisme libéral et quand nous reviendrons à la stratégie énergétique équilibrée et raisonnable qui a vu naître en 1951 l'accord sur la CEEA et en 1957 la constitution du Marché commun des Six, qui a bâti l'Europe et protégé nos marchés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, pour cinq minutes.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Monsieur le président, madame et messieurs les ministres, mes chers collègues, « la mobilité et son support, les infrastructures de transport constituent non seulement un déterminant essentiel de la croissance économique dont nous avons besoin, mais plus encore des facteurs fondamentaux de civilisation. À ce titre, un axe essentiel de ma politique consistera à amplifier davantage les investissements en infrastructures de transport. Plus largement, je suis convaincue que beaucoup des nuisances générées par les transports proviennent, dans une large mesure, non pas d'un excès mais d'une insuffisance d'investissements en infrastructures. » De ces engagements pris par le candidat Nicolas Sarkozy lors de la campagne présidentielle du printemps dernier, je n'ai trouvé aucune trace dans les documents budgétaires, malgré une lecture approfondie.

Et pour cause : ce budget, qui est au mieux celui du *statu quo*, ne s'attaque pas à la douloureuse question du financement, à partir de 2008, des grandes infrastructures de transport, qu'elles soient routières ou ferroviaires. Or ce n'est pas moins d'un milliard d'euros par an qui fera défaut à l'AFITF, dès l'an prochain, pour le simple financement de l'ensemble des investissements auxquels l'État lui a demandé de faire face lors du CIADT de 2003 – et je ne parle pas de l'avenir !

En 2005, avec d'autres, j'avais fermement dénoncé à cette tribune la privatisation des sociétés d'autoroutes, qui allait amputer l'AFITF de ressources pérennes. Mais, malgré nos mises en garde, les bijoux de famille ont été dilapidés : à la fin de l'année de 2008, la dotation en capital de 4 milliards d'euros, qui lui avait été affectée en substitution des dividendes tirés des participations de l'État dans les sociétés d'autoroutes, sera épuisée et il n'y aura plus aucun bijou à vendre !

Dans ce contexte, monsieur le secrétaire d'État aux transports, comment le Gouvernement envisage-t-il de financer les 2 000 kilomètres de lignes TGV annoncés ? Comment seront assurés les besoins de régénération du réseau ferroviaire existant ? « Bon sang mais c'est bien sûr ! » aurait dit le commissaire Bourrel : en faisant payer les collectivités territoriales, que vous ne manquez pas de stigmatiser ensuite pour avoir procédé à des hausses d'impôt, alors même qu'en les contraignant à mettre la main au porte-monnaie pour accompagner des projets TGV relevant de votre compétence, vous les conduisez inéluctablement à augmenter la pression fiscale locale. Et pourtant, elles font face, et vous le savez bien, tant elles sont convaincues que les infrastructures sont un élément déterminant de l'attractivité et du développement de leurs territoires.

Ainsi, tout nouveau projet passe dorénavant, et avant toute autre considération, par un tour de table pour savoir « qui va mettre combien ». À cet égard, je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, de vous engager ici publiquement pour qu'aucun retard ne soit pris sur le barreau TGV Limoges-Poitiers, décidé par le conseil d'administration de RFF en mars 2007 et par votre prédécesseur, M. Perben. Je vous rappelle qu'il devrait être réalisé à l'horizon 2015 et que les collectivités locales ont déjà, dès le stade des études, payé leur dîme !

J'en profite pour souhaiter bon vent au TGV-Auvergne annoncé ces derniers jours – les échéances électorales se profilant – en insistant sur le fait qu'il constitue un axe complémentaire et en aucun cas concurrent, et vous demande là encore comment vous envisagez de le financer. Quand on sait que son coût devrait atteindre de 6 à 10 milliards d'euros pour quelque 360 kilomètres alors que

les 150 kilomètres du Poitiers-Limoges nécessiteront moins de 1,5 milliard, il est aisé d'imaginer les sollicitations financières auxquelles seront soumises les collectivités locales concernées.

L'enfer est souvent, dit-on, pavé de bonnes intentions et il est à craindre que les bonnes intentions affichées en matière de développement du transport ferroviaire, développement que nous appelons tous de nos vœux, ne conduisent à plonger les responsables locaux dans un enfer budgétaire. Et c'est un paradoxe choquant de voir les territoires les moins favorisés et les moins bien désenclavés, contraints de contribuer à payer des équipements que d'autres ont obtenus antérieurement, sans bourse délier, alors même qu'ils avaient une plus grande capacité contributive.

Ce paradoxe vaut aussi bien pour les infrastructures routières, et, pour ces dernières, mon inquiétude est double.

Le principe du décroisement des financements laisse dorénavant les départements faire face seuls à l'entretien du réseau routier qui leur a été transféré, souvent en bien piteux état, en sus des milliers de kilomètres qu'ils géraient antérieurement. Mais il implique aussi que l'État assume, quant à lui, la responsabilité du réseau national, tant pour son entretien que pour la création d'infrastructures nouvelles. Or, à peine énoncé, ce principe est-il déjà mis à mal, y compris par vous-même, monsieur le secrétaire d'État, puisque vous n'avez pas hésité à interpeller publiquement la présidente du conseil général de la Haute-Vienne pour que cette collectivité participe à nouveau, et ce en dehors du périmètre de ses compétences, à la poursuite de l'aménagement de la RCEA, auquel l'État, en difficulté financière, ne peut, semble-t-il, faire face seul.

Cette situation est inacceptable, mais le pire à mon sens n'est pas là. On sait que le Grenelle de l'environnement ne bénéficie pour l'heure d'aucune traduction financière et budgétaire de ses orientations et l'on peut d'ores et déjà légitimement s'interroger sur son impact, sachant qu'au 1^{er} décembre prochain, quelque deux cent soixante gares seront fermées au fret ferroviaire en raison de la suppression catastrophique, tant pour l'environnement que pour les économies locales, du service « wagon isolé ». Mais le pire serait que les bonnes intentions affichées par ce Grenelle ne soient en fait que des mauvais prétextes, saisis par un État impécunieux, pour remettre en cause toute politique d'infrastructures routières, quand bien même celles-ci s'avèrent vitales pour l'avenir des territoires concernés. N'oublions pas en effet qu'il reste des territoires quasiment exclus de la carte autoroutière. Et même si je suis loin d'être une incondionnelle du tout routier, je sais que cet isolement constitue un handicap incontestable.

M. le président. Veuillez conclure, ma chère collègue.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Je termine, monsieur le président.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'assurer que ce ne sont pas les régions à ce jour les moins bien désenclavées qui feront les frais des engagements du Grenelle stipulant que « les nouvelles infrastructures routières et autoroutières seront limitées à la résolution des cas de sécurité et de congestion ou d'intérêt local », alors même que leurs besoins en termes d'infrastructures de transports, routiers et ferroviaires, demeurent patents ?

Est-il besoin de convaincre le premier adjoint du maire de Saint-Georges-de-Didonne de la nécessité de mieux relier l'espace central à la façade atlantique ou de mettre la capitale

de la porcelaine à moins de deux heures de Paris, pour ne citer que deux exemples de nouvelles infrastructures indispensables pour la sécurité et l'intérêt local ?

M. le président. Madame Pérol-Dumont, il faut terminer.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Vous êtes aussi un élu de terrain, monsieur le secrétaire d'État, vous savez que la mobilité est un enjeu majeur pour nos territoires. Aussi ne pouvez-vous nous demander de cautionner les zones d'ombre manifestes du budget que vous soumettez à notre vote. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle, pour cinq minutes.

Mme Catherine Coutelle. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, madame et monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, la confrontation des points de vue et le foisonnement des propositions lors du Grenelle de l'environnement ont permis de faire des transports un enjeu majeur de l'avenir de nos sociétés, et particulièrement les transports urbains et périurbains, qui sont au cœur de la question en termes économique et environnemental.

En France, depuis 1990, les déplacements consomment plus d'énergie que l'industrie. Ils représentent 35 % de la consommation totale d'énergie et 60 % de nos importations de pétrole. La moitié de cette consommation est liée à la ville. Les deux-roues et les transports collectifs consomment chacun 3 % de l'énergie, les livraisons 37 % et les voitures particulières 57 %. Or un trajet sur deux ne dépasse pas trois kilomètres. D'où l'idée de les faire à vélo. Mais je ne suis pas sûre que la dizaine de voitures qui étaient garées ensemble dernier dans la cour d'honneur de l'Assemblée nationale aient eu à parcourir plus de trois kilomètres !

En ville, c'est l'usage des véhicules les plus polluants et les plus bruyants qui a augmenté le plus, entraînant une hausse de 17 % des émissions nationales des gaz à effet de serre entre 1990 et 2004.

À ce constat environnemental rapide s'ajoute la facture du transport de plus en plus lourde, dans les budgets des particuliers comme des entreprises. La flambée du prix du pétrole devient dramatique pour de nombreux salariés – et pas seulement pour les pêcheurs –, qui n'ont d'autre solution que de prendre leur véhicule, la hausse du prix du foncier les ayant contraints à s'éloigner des centres-villes pour pouvoir se loger.

Mme Geneviève Gaillard et Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Tout à fait !

Mme Catherine Coutelle. La distance entre le domicile et le travail a été doublée depuis 1975, et le budget transport des ménages a été multiplié par cinq depuis les années soixante. Aujourd'hui, c'est le poste le plus important devant l'alimentation.

Un salarié qui utilise chaque jour son véhicule pour se rendre sur son lieu de travail situé à trente kilomètres de son habitation dépense 6 000 euros par an, soit 500 euros par mois – sur un SMIC, c'est extrêmement lourd ! –, alors qu'un abonnement annuel en bus coûte en moyenne 300 euros.

Le diagnostic est aujourd'hui partagé par nos concitoyens, qui sont prêts à changer leurs habitudes. Ils sont conscients des enjeux à la fois écologiques et économiques. Il faut donc leur proposer une offre alternative, en ville et en périphérie, à la hauteur des besoins : comment se déplacer des périphé-

ries vers les centres, comment aller de banlieue à banlieue – ce qui représente 70 % des déplacements en Île-de-France –, comment se déplacer tôt le matin ou tard le soir, se rendre à la crèche, à la sortie de l'école, faire des courses, rentrer chez soi ? Les millions de femmes – et d'hommes, même s'ils sont moins nombreux dans ce cas – contraintes à ces itinéraires quotidiens représentent pourtant déjà plus des deux tiers des usagers des bus.

Pour changer de comportement, il faut une offre pratique, lisible, facile d'accès, à coût attractif, ce qui exige une forte volonté politique, les transports nécessitant des infrastructures, du matériel et du personnel, donc des investissements lourds. Les discours ne suffiront pas !

Je voudrais prendre un exemple précis. La plus grande réussite de ces vingt-cinq dernières années dans les villes est la mise en place des sites propres, Tramways ou VAL, qui ont été les seuls capables de faire stagner ou diminuer la part de la voiture dans les déplacements quotidiens. Il faut savoir qu'un tramway émet 7 kilogrammes de CO₂ par kilomètre parcouru, contre 100 pour une voiture.

Or rappelons la situation du financement des transports en commun en site propre, les TCSP. Une circulaire de juillet 2001 avait fixé à 650 millions d'euros la participation de l'État pour accompagner les projets des collectivités. De 2003 à 2006, la suppression des crédits avait soulevé un tel tollé que le Gouvernement avait dû rétablir, mais partiellement seulement, les subventions en les prélevant sur l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, dont chacun sait aujourd'hui les craintes qui pèsent sur la pérennité de ses crédits.

Or avec le Grenelle de l'environnement, les transports en site propre ont à nouveau le vent en poupe. L'annonce de 1 500 kilomètres de lignes de tramways et de bus protégées dans les dix ans à venir devrait s'ajouter aux 329 kilomètres existants. Le coût estimé est de 17 milliards. Si l'État faisait un effort conforme à la circulaire de 2001, il devrait inscrire 4 milliards. Or rien n'apparaît dans ce projet de budget pour 2008. Les mesures du « paquet fiscal » prises en juillet dernier suffiraient à financer l'ensemble des projets en site propre pendant sept ans !

Mme Annick Lepetit. Eh oui !

Mme Catherine Coutelle. J'ajoute que les annonces actuelles laissent de côté le désenclavement des banlieues et des villes moyennes.

En France, c'est l'adoption du versement transport et la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982 qui ont relancé le transport public dans les villes de plus de 100 000 puis de 50 000 habitants.

On aurait pu penser que le Grenelle de l'environnement se serait traduit par un budget portant une nouvelle ambition pour l'ensemble des habitants des territoires. Vous ne pourrez pas vous en sortir seulement avec des discours.

Le principal souci des Français aujourd'hui est le pouvoir d'achat. « Ils ne pensent qu'à ça ! » titrait même aujourd'hui un quotidien du matin ! La hausse vertigineuse des carburants alimente leurs craintes, d'autant plus que le chèque transport que vous avez instauré en 2007 ne fonctionne pas. Nous vous proposons de l'intégrer dans la feuille de paie.

M. le président. Ma chère collègue, il va falloir conclure.

Mme Catherine Coutelle. En conclusion, monsieur le président, qu'il est décevant ce budget des transports, le premier depuis la création du ministère à vocation transversale ! Il ne donne aucun signe de mouvement. Où est le grand plan

pour les transports publics ? Où est la volonté de mettre en place une chaîne complète de transports, y compris tarifaire ? Où sont les grands programmes de recherche et d'innovation pour des véhicules moins polluants, moins bruyants, pour des dessertes fines et intelligentes ? Où est passée la politique d'aménagement du territoire ?

Enfin, je citerai un communiqué émanant de la commission des finances du Sénat, présidée par Jean Arthuis : « Si les rapporteurs se félicitent de la prise en compte des enjeux écologiques pour le budget 2008, ils se déclarent toutefois préoccupés par l'absence de traduction financière et budgétaire proposée par le Grenelle de l'environnement. »

Le respect de la planète est un défi, mais aussi une chance que le Gouvernement n'a pas su saisir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à M. Victorin Lurel, pour cinq minutes.

M. Victorin Lurel. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, madame et monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, j'aborderai deux sujets : les problèmes d'environnement en Guadeloupe et le transport aérien.

À l'occasion du Grenelle de l'environnement, la Guadeloupe a mis un point d'honneur à vous adresser une série de propositions sur des sujets qui nous tiennent à cœur et qui conditionnent le développement durable de notre région.

L'une des principales propositions concerne l'énergie. À travers l'élaboration du plan régional des énergies renouvelables et de l'utilisation rationnelle de l'énergie, le PRERURE, la Guadeloupe souhaite marquer une ambition forte dans ce domaine pour assurer à terme son indépendance énergétique. Mais il ne sera pas possible d'obtenir des résultats significatifs sans une évolution législative et réglementaire dans le domaine de l'énergie. Toutefois, des mesures techniques me semblent pouvoir être prises immédiatement, qu'il s'agisse d'une réglementation thermique adaptée à la construction outre-mer ou de l'obligation de recourir au chauffe-eau solaire dans les logements neufs.

La deuxième série de mesures, que je n'hésite pas à qualifier d'urgente, concerne les déchets. Vous le savez, la Guadeloupe est confrontée à un grave déficit en matière d'infrastructures de traitement des déchets ménagers. Le projet de plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés révisé, actuellement soumis à enquête publique, offre un cadre clair d'intervention pour les communes et leurs syndicats. Cependant, les investissements nécessaires pour mettre en œuvre ses préconisations dépassent les capacités financières des seules collectivités, même adossées au programme opérationnel FEDER 2007-2013.

Aussi, je demande que le Gouvernement prenne des engagements financiers forts pour accompagner nos collectivités dans ce domaine. C'est le sens de la proposition de création du Fonds guadeloupéen de rattrapage des équipements structurants formulée par les parlementaires et les socioprofessionnels de Guadeloupe dans le cadre de la consultation engagée par le secrétaire d'État à l'outre-mer préalablement au vote d'une loi en faveur du développement des départements d'outre-mer.

Par ailleurs, il me paraît nécessaire d'envisager la simplification de certaines réglementations relatives aux déchets, qui sont parfois inadaptées au contexte insulaire. Je prends pour exemple la mise en œuvre de la responsabilité élargie

du producteur, le REP, dans les régions d'outre-mer. Je vous ai proposé, dans un récent courrier, une représentation unique mais effective, dans les départements d'outre-mer, de l'ensemble des éco-organismes ayant pour objet de répondre aux obligations dues à la REP.

Naturellement, je souhaite aussi appeler votre attention sur les menaces graves qui pèsent sur la biodiversité des territoires d'outre-mer. Tout doit être mis en œuvre pour assurer la protection de la biodiversité guadeloupéenne, à travers notamment l'application du plan d'action pour la préservation de la biodiversité de la Guadeloupe.

Enfin, il me paraît nécessaire de renforcer et de coordonner l'ensemble des recherches faites dans le bassin caribéen sur l'impact des changements climatiques dans nos milieux insulaires déjà fragiles, en créant par exemple un observatoire régional des effets des changements globaux en contexte insulaire et caribéen.

L'actualité de ces derniers jours en Guadeloupe a montré combien les problématiques environnementales préoccupent la population. Celle-ci attend des réponses concrètes aux questions qu'elle se pose.

Monsieur le ministre d'État, vous avez annoncé un débat au Parlement sur une ou des lois-cadres relatives à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Au regard des enjeux pour l'outre-mer que je viens de développer rapidement, je vous demande d'ores et déjà de prendre l'engagement ferme de rédiger, dans la concertation, une loi-cadre spécifique sur l'environnement dans l'outre-mer français, car les dispositions que vous pourriez adopter risqueraient d'être inadaptées à l'outre-mer où il n'y a pas d'hiver. Nous attendons d'ailleurs également – M. Bussereau le sait – une loi d'orientation agricole spécifique à l'outre-mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Absolument !

M. Victorin Lurel. Par ailleurs, je m'étonne de cette hésitation répétée à créer une commission d'enquête parlementaire sur la pollution des sols en Guadeloupe, en Martinique et en Guyane, alors qu'elle est demandée par 204 députés.

M. Antoine Herth. La commission des affaires économiques a consacré cette semaine une audition à ce problème.

M. Victorin Lurel. Nous n'avons aucune arrière-pensée politicienne sur cette affaire. C'est, au contraire, le silence pesant de mes « complices » qui crée la perplexité dans les opinions publiques en Guadeloupe et en Martinique. Vous avez souhaité créer un collège d'experts, le professeur Houssin devant en assurer la coordination. Je pense vraiment qu'une commission d'enquête permettrait de faire la lumière sur ce dossier, en termes de responsabilité et en matière scientifique. D'ailleurs, nous sommes prêts, avec François Brottes et Patrick Ollier, à calmer le jeu.

S'agissant des transports, si on ne fait rien aujourd'hui pour sortir de la problématique du « tout voiture », la Guadeloupe et la Martinique seront littéralement embolisées – ce qui est déjà le cas de Fort-de-France. Il faut nous aider à nous projeter dans l'avenir et à financer des modes de transport, comme le tram-train à La Réunion et le bateau bus.

Enfin, en tant que membre du Conseil supérieur de l'aviation marchande, je m'étonne de constater que M. le secrétaire d'État chargé des transports s'apprête à s'opposer, pour la première fois sans doute dans l'histoire de l'aviation civile, à l'avis du CSAM, défavorable aux demandes de nouvelles autorisations de trafic de la compagnie Air-France-KLM sur

le réseau Caraïbes. Pourquoi ne voulez-vous pas suivre l'avis que nous avons émis après trois heures et demie de discussion ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit, pour cinq minutes.

Mme Annick Lepetit. Monsieur le ministre d'État, malgré les annonces faites dans le cadre du Grenelle de l'environnement, aussi bien par le Président de la République que par vous-même, le budget alloué aux transports collectifs marque une fois encore le désengagement de l'État, désengagement d'autant plus aberrant que le prix du carburant ne cesse d'augmenter.

Pourtant, chacun sait que le développement économique, l'emploi, l'environnement et la qualité de vie sont conditionnés par une politique des transports ambitieuse.

L'Île-de-France est un exemple significatif qui marque le recul de l'État et le désintérêt du Gouvernement pour la vie quotidienne de nos concitoyens. Plus de 12 millions d'usagers utilisent chaque jour en Île-de-France les transports en commun. Deux tiers des voyages SNCF sont effectués dans la région capitale. Or l'état de vétusté du matériel roulant et des infrastructures de la SNCF et de la RATP est extrêmement préoccupant. Une remise à niveau est donc nécessaire. Mais, faute d'investissement financier suffisant, le Gouvernement l'a laissé se dégrader. Le réseau de transport ne permet plus d'offrir aux Franciliens le service qu'ils sont en droit d'attendre. Tout ceci occasionne des retards et des dysfonctionnements dont souffrent trop souvent les usagers. Et ce ne sont pas les grèves qui provoquent ces perturbations quotidiennes, comme vous avez voulu le faire croire cet été en faisant voter la loi sur le service minimum, mais bel et bien l'absence, pendant des années, d'une politique ambitieuse et l'incapacité d'anticiper des investissements, certes onéreux mais essentiels aujourd'hui.

Dois-je rappeler que l'État n'a pas honoré le contrat de plan État-région Île-de-France 2000-2006 ? Pour nombre de projets, la région et les collectivités ont dû compenser la non-exécution des engagements de l'État.

Quant au contrat de projets 2007-2013, sa restriction est problématique, d'autant plus que, comparativement au contrat de plan, les crédits de l'État alloués aux transports baissent de 16 %.

En outre, il est étonnant de voir que dans le Grenelle de l'environnement les équipements de transports nouveaux annoncés ne concernent pas l'Île-de-France, alors que 65 % des voyageurs en transports collectifs sont en Île-de-France. Il est à noter que les transports en commun en site propre ne sont malheureusement pas soutenus par l'État, à l'instar du prolongement du tramway parisien.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. C'est faux !

Mme Annick Lepetit. L'analyse des budgets depuis 2002 montre que les gouvernements successifs n'ont jamais considéré les transports en commun comme une vraie priorité. Pourtant, nous savons que la mobilité sociale est une des clefs de la recherche d'emploi et du désenclavement des populations.

Des exemples concrets illustrent l'abandon de l'État.

Ainsi, s'agissant du RER C, l'amélioration qui était prévue est restée au stade de simples études. Quant à la saturation et les irrégularités que connaissent très souvent les RER A et B, que compte faire l'État pour y remédier ?

De même, la ligne 13, que je connais particulièrement bien, est aussi la grande oubliée des arbitrages financiers de l'État. Cette ligne de métro connaît de très lourds dysfonctionnements depuis de nombreuses années. Elle souffre de conditions de transports dégradées, telles que l'irrégularité, l'inconfort, la vétusté des voitures, une durée d'attente trop longue sur les quais et entre les stations ; s'ajoute à cela une surcharge de voyageurs, dont le nombre au mètre carré est supérieur aux normes légales. La ligne 13 est ainsi l'une des plus encombrées du réseau parisien, et un fort mécontentement ne cesse de croître chez les usagers. Depuis des années, l'État sait que seule une transformation d'envergure de cette ligne peut garantir un service public digne de ce nom. La mise en œuvre d'une solution pérenne suppose qu'il engage des moyens importants, mais, jusqu'à aujourd'hui, seuls des crédits d'étude ont été inscrits, alors que la fréquentation de la ligne augmente inexorablement et que la mobilisation de milliers d'usagers, d'élus et d'associations s'intensifie.

La désaturation de la ligne 13 et des RER, ainsi que leur modernisation, sont des projets urgents, sur lesquels nous devons tous, je dis bien tous, nous engager. Ils concernent des millions de nos concitoyens, qui se déplacent quotidiennement dans des conditions de plus en plus difficiles. Les Franciliens attendent un réseau de transports fiable et moderne, des trains, des métros, des bus et des tramways qui arrivent à l'heure, qui soient confortables, sécurisés et surtout qui desservent tout le territoire, bref qu'il soit digne du service public. Nous ne pourrions y répondre que par un grand effort d'investissement. Et seule une véritable volonté politique peut le garantir.

Parce que ce budget pour 2008 ne correspond ni aux enjeux, ni aux discours, ni aux attentes des Français, je voterai contre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à Mme Christiane Taubira, dernier orateur inscrit.

Mme Christiane Taubira. Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, monsieur le secrétaire d'État, madame la secrétaire d'État, si je m'adresse à vous cet après-midi, c'est presque pour l'amour de l'art – même si la voix demeure et l'esprit aussi – parce que j'ai peu d'espoir, non de vous convaincre, mais de voir se traduire en actes, avant que mes arrière-petits-enfants n'atteignent leur majorité, les urgences que je vais vous signaler, tant les différents gouvernements qui se sont succédé étaient les mieux placés pour en avoir connaissance et n'ont rien fait. Mais le périmètre de votre ministère d'État est tel, monsieur Borloo, que l'on a envie de vous confier toutes les bouteilles qu'on avait jetées à la mer et qui nous sont revenues. En effet, à force d'inaction, on finit par subir les conséquences du non-aménagement du territoire, de la détérioration des écosystèmes forestiers et côtiers,...

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Exact !

Mme Christiane Taubira. ... de l'anti-développement qui s'aggrave paradoxalement chaque fois que se profile une opportunité de développement à partir des ressources minières, forestières, génétiques, pétrolières – mais on pourrait dire la même chose avec l'agriculture et la pêche.

Il semble que, dans votre mission ministérielle, cette relative indifférence et cette méconnaissance des besoins et des potentiels des outre-mer traversent tous les programmes. Prenons par exemple le réseau routier national en Guyane :

500 kilomètres de routes en cinq cents ans de présence française, sur un territoire de 91 000 kilomètres carrés. Par charité je n'insiste pas – cela donnerait un débat surréaliste.

S'agissant des transports terrestres et maritimes, vous indiquez que vous allez faire une priorité du mode de transport complémentaire à la route qui présente de meilleures performances environnementales que celle-ci. Je m'attendais donc à ce qu'il y ait un projet maritime pour relier les villes côtières du littoral, je pensais que nous serions concernés par la desserte fluviale. Mais comme le seul indicateur, c'est la disponibilité du réseau, cela signifie qu'il n'est pas question de la desserte fluviale le long du Maroni, fleuve frontalier avec le Surinam, ni de la desserte le long de l'Oyapock. Or le Maroni borde quatre communes sur les vingt-deux que compte la Guyane, dont une, excusez du peu, s'étend sur 19 000 kilomètres carrés – même ici, vous n'avez pas ça ! –, et le fleuve est un mode prioritaire de déplacement, aussi bien pour les activités économiques que pour la libre circulation des citoyens et le transport scolaire. Se pose donc la question de sa navigabilité, pour des raisons météorologiques, mais aussi pour des raisons juridiques liées à la sécurité des passagers, à l'assurance des transporteurs et à la responsabilité en cas d'accident.

Et pour les transports aériens, tout est à l'avenant : vous parlez de désenclavement et de protection des consommateurs, mais il n'est pas question malheureusement de la discontinuité territoriale ni des moyens dérisoires de compensation mis à disposition par l'État. La protection des consommateurs, soit, mais on peut aussi se préoccuper du citoyen et de son droit à la libre circulation pour entrer et sortir des territoires et surtout pour y circuler, notamment dans un territoire aussi enclavé que celui de la Guyane.

Quant à l'aménagement, l'objectif n° 2 du programme est de veiller à une meilleure organisation de l'occupation de l'espace. Nous occupons 10 % du territoire. Le reste est livré assez largement au pillage des ressources minières, à la détérioration du patrimoine forestier et du patrimoine hydrographique. Pendant ce temps, le schéma d'aménagement régional vivote. Ce n'est pas votre responsabilité, j'en conviens, mais, tandis que l'État reste propriétaire à titre privé de 90 % du territoire, l'appui aux collectivités pour l'installation d'agriculteurs et de pluri-actifs est difficile. C'est seulement cette année, sous l'autorité du trésorier-payeur général, que les services déconcentrés de l'État sont en train de mettre en place une politique foncière cohérente et coordonnée. J'organise d'ailleurs le 1^{er} décembre un séminaire sur les problématiques foncières en Guyane.

Pour ce qui est de la protection de l'environnement, vous exposez un objectif de restauration du vivant sauvage, mais cela reste très classique, autour des parcs nationaux, alors que la création, il y a deux ans, du parc amazonien de Guyane, avec les problématiques de conflits de territoire qu'il soulève, aurait pu contribuer à une réflexion tout à fait originale. Je peux en dire autant sur la gestion des ressources en eau ; et, surtout, il n'est pas question de la réhabilitation des sites aurifères, des chantiers miniers, ni d'un renforcement des préconisations et des protocoles de revégétalisation.

Dans le programme « Énergie et matières premières », on ne trouve pas un mot sur les ressources génétiques, en plein débat sur les brevets, sur la propriété intellectuelle et surtout sur les engagements internationaux de la France quant à la reconnaissance des droits des populations locales et rurales. Pas un mot non plus sur les hydrocarbures, alors que des concessions d'exploration ont été confiées à des sociétés multinationales en Martinique et en Guadeloupe. Quant à

la fiscalité pétrolière, il n'en est pas question – on s'en est rendu compte mardi dernier, lors du débat sur le budget des outre-mer. Concernant l'énergie, il n'y a pas d'obligation d'approvisionnement des zones enclavées, alors que le conflit à EDF-Guyane, qui a démarré essentiellement là-dessus, dure depuis un an.

Tout ce dont je viens de parler, monsieur le ministre d'État, vous êtes en mesure de le savoir beaucoup mieux que moi, et donc d'agir. J'aurais pu aussi évoquer le programme « Information géographique et cartographique », la non-utilisation des potentialités rendues disponibles par l'activité spatiale, ou le programme « Météorologie »

M. le président. Chère collègue, je vous prie de conclure.

Mme Christiane Taubira. Je conclus, monsieur le président.

Je vous demande, monsieur le ministre d'État, compte tenu du fait que votre ministère a vocation à mettre le développement durable au centre de toutes les politiques publiques de l'État, si, fort de cette immense responsabilité, vous envisagez d'étudier de près, et éventuellement d'impulser, la création d'un observatoire régional de la santé et de l'environnement lié aux activités industrielles lourdes, minières et spatiales ? Vous savez que certaines se déroulent sur des sites classés Seveso 2, donc à fort potentiel de danger. Comme c'est une question de politique de prévention et de suivi des pathologies liées à ces activités spatiales, je suppose...

M. le président. Il faut conclure maintenant, madame Taubira.

Mme Christiane Taubira. J'ai déjà un pied dans l'escalier, monsieur le président. (*Sourires.*)

M. le président. Soyez prudente, malgré tout ! (*Rires.*)

Mme Christiane Taubira. J'y veillerai et je vous remercie, monsieur le président, pour le conseil. (*Sourires.*)

Mais, avant de quitter la tribune, je vous demande, monsieur le ministre d'État, de veiller à ce que tous les sous-contractants qui interviennent sur les ensembles de lancement d'Ariane ou de Soyouz, notamment EADS Astrium, Regulus, Europropulsion, Air Liquide spatiale Guyane, se conforment bien aux règles et aux exigences qui sont prévues dans la doctrine et le règlement de sauvegarde du centre spatial guyanais. J'espère que vous y veillerez et que vous nous rassurerez sur ce point très prochainement.

Si vous faites la moitié de ce que je vous demande, monsieur le ministre d'État... je vous embrasse. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. – Rires et exclamations sur de nombreux bancs.*)

M. Yves Cochet. Moi, j'embrasse Nathalie ! (*Rires.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, je vous prie d'excuser le trouble qui m'a saisi après la conclusion de l'intervention de Mme Taubira. (*Sourires.*) Je vais essayer de reprendre mes esprits pour vous parler du budget pour 2008 de ce nouveau ministère, qui est la traduction financière et budgétaire, dans son organisation, de l'immense chantier politique et administratif engagé par le Président de la République dans le domaine du développement durable.

Permettez-moi tout d'abord de remercier l'ensemble des rapporteurs pour la qualité de leurs travaux : MM. les rapporteurs spéciaux Jacques Péliissard et Alain Cacheux, Charles de Courson et Hervé Mariton, ainsi que MM. les rapporteurs pour avis, Christophe Priou, Philippe Plisson, Jean-Claude Fruteau, Jean-Yves Besselat, Martial Saddier et Jean-Jacques Guillet. Nous avons eu des échanges fructueux lors de la phase de préparation, et je tiens, ainsi que les membres des commissions, à les en remercier.

Ce budget, présenté par Dominique Bussereau, Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même au nom du Gouvernement, est une forme de première, et je comprends les difficultés de lecture que cela peut engendrer. Il ne s'agit pas d'une addition de compétences cloisonnées, mais d'une volonté réelle de créer des synergies. Nous n'avons plus aujourd'hui qu'une seule grande mission, qui regroupe des compétences autrefois séparées, voire antagonistes : l'écologie, l'énergie, les transports, l'habitat.

Je vais répondre tout de suite à Mme Taubira. Lorsqu'on regarde objectivement la situation de nos départements d'outre-mer, on constate que l'actif est extraordinaire : un huitième de la biodiversité mondiale, du soleil, de la biomasse, un patrimoine naturel incroyable, des capacités géothermiques – on peut puiser de l'eau à 4,8 degrés à 600 mètres d'altitude – ; mais, de l'autre côté, on voit d'immenses difficultés dans le domaine des transports publics au sens large, dans le traitement des déchets, et de la négligence – le mot est faible – en matière de respect de la nature et de problèmes agricoles. Et pourtant, quand on sait qu'il y a eu, dans les trente ou quarante dernières années, plutôt des élus amoureux de leur territoire et des gouvernements qui les aimaient aussi, on se dit qu'il y a tout de même un vrai problème de méthode !

Cette négligence, qui saute aux yeux quand il s'agit de l'outre-mer, gagnera le territoire métropolitain dans les vingt prochaines années, ne nous méprenons pas ! Le problème, c'est le cloisonnement des fonctions, qui rend tout complexe, et l'absence de stratégie globale, qui coûte toujours très cher. L'investissement est toujours plus rentable que la réparation !

Mais il est vrai que ce problème est encore plus flagrant dans les départements d'outre-mer. C'est pourquoi le Grenelle de l'environnement a prévu un programme spécifique pour ces territoires, qui réunisse l'ensemble des partenaires concernés. En effet, l'enjeu n'est pas seulement de réorganiser l'action de l'État, en regroupant les compétences au sein d'un seul ministère et en mettant fin aux cloisonnements et aux concurrences – par exemple entre la route et le rail ; il s'agit aussi d'instaurer une véritable logique de partenariat – l'État n'étant qu'un acteur parmi d'autres, parfois majeur, parfois non. Ce programme spécifique, j'espère qu'en tant qu'élus, vous y collaborerez, soit dans le cadre des programmes opérationnels, soit au sein des comités d'évaluation – on peut difficilement être dans les deux. Ce serait l'une des meilleures suites du Grenelle.

Beaucoup des bouteilles qui ont été jetées à l'eau nous reviennent aujourd'hui, c'est vrai. (*Sourires.*) Sachez que notre détermination à avancer est totale, et que nous le ferons dans la transparence, de manière rationnelle et efficace, sur les quatre points que vous avez évoqués.

Mais revenons-en au budget. Certes, monsieur Lagarde, la réorganisation ministérielle en rend la lecture plus difficile cette année ; vous conviendrez cependant que la création de ce ministère – dont Jean-Jacques Guillet soulignait le caractère unique au monde, parce qu'il permet de passer

des contradictions à une stratégie positive – nécessitait de redéfinir les périmètres des missions et des programmes budgétaires. Le pacte écologique, sur lequel les Français, toutes tendances confondues, sont globalement d'accord, imposait lui aussi cette réorganisation.

Nous débattons aujourd'hui de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » – le CAS « Radars ». Je tiens à rassurer M. Mariton : les recettes du CAS affectées à l'AFITF seront consacrées au financement d'infrastructures dédiées à la sécurité routière. C'est très clair.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Et *quid* des départements ?

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Il a été proposé d'en affecter une part aux départements.

Si ces missions et programmes retracent l'essentiel de l'action du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, celui-ci est également concerné par d'autres programmes qui ont déjà été examinés par votre assemblée : le programme « Aménagement du territoire », les deux programmes de la mission « Régimes sociaux et de retraites » concernant les transports, enfin trois programmes de recherche qui appartiennent à la mission interministérielle « Recherche et enseignement supérieur ».

Monsieur le rapporteur Cacheux, c'est afin de préserver la cohérence de cette dernière mission – et donc celle de la politique publique de recherche, qui vous est chère – que le programme « Recherche dans le domaine de l'énergie » ne se trouve pas dans la présente mission. Je sais bien, messieurs les rapporteurs Péliissard et Plisson, que la commission des finances a souvent rappelé son opposition à la création de programmes de soutien ; cependant, afin d'assurer une cohérence globale à la réflexion sur la recherche, il m'apparaît souhaitable de l'accepter dans ce cas particulier – et le rapporteur de la commission des affaires économiques en était d'accord. Ce programme permet en effet de concilier les principes de la LOLF avec la nécessaire souplesse dans la gestion des personnels. Des critiques ont été formulées à l'encontre du trop grand nombre d'actions qu'il concerne et du caractère encore trop général de certaines présentations. Je m'engage à y remédier dès le projet de loi de finances pour 2009.

Le budget 2008 est très offensif en matière d'écologie, avec notamment des augmentations de personnel sur plusieurs fonctions et dans plusieurs organismes ; il augmente de 25 % à structure constante. Plus généralement, c'est un budget de « transition positive » – pour reprendre les termes que j'avais employés devant votre commission – sur l'ensemble du périmètre du ministère. Je remercie MM. Bertrand Pancher et Jean-Christophe Lagarde, ainsi que leurs groupes respectifs – UMP et Nouveau Centre –, de l'avoir souligné.

Monsieur le rapporteur Plisson, permettez-moi d'attirer votre attention sur un point de méthode : du fait de la réorganisation du ministère, les chiffres sont parfois, sinon trompeurs, du moins peu explicites – nous en avons d'ailleurs parlé en commission. Il faut raisonner *pro forma*, c'est-à-dire à structure constante. Or, de 2007 à 2008, comme tous l'ont signalé, les structures du budget ont beaucoup changé. J'en prendrai trois exemples.

Tout d'abord, des crédits ont été transférés, dans le cadre de la décentralisation, aux collectivités locales : il s'agit de ceux concernant les routes, les ports et les personnels de l'équipement, pour plus de 300 millions d'euros – dont 288 millions concernant les seuls personnels transférés.

Ensuite, certaines missions seront assurées en 2008 par des « opérateurs », et non plus par l'État : ainsi les dépenses d'investissement pour la sécurité des tunnels, désormais assurées par l'AFITE, ou la gestion du système d'information sur l'eau, transférée à l'ONEMA. Inversement, l'État reprendra les passifs sociaux de Charbonnages de France – 218 millions d'euros ; la dissolution le 31 décembre prochain de cette grande entreprise tournera une page de l'histoire industrielle de notre pays.

Enfin, une baisse de crédits est parfois compensée par d'autres ressources. Par exemple, cette année, RFF percevra le produit des cessions immobilières qui, auparavant, était encaissé par l'État. La diminution des crédits alloués à RFF est donc compensée par d'autres ressources, de nature non budgétaires, l'opération se révélant neutre pour l'établissement. Et si le changement de régime de la TVA donne le tournis à M. Mariton, il permet également de diminuer la dotation de RFF de 177 millions d'euros, sans pour autant modifier ses moyens réels.

Il faut donc tenir compte des retraitements et raisonner sur l'ensemble du budget – y compris l'AFITE, le budget annexe de l'aviation civile, le CAS « Radar » et, bien sûr, le fonds Barnier. J'en profite pour préciser à M. Priou que ce fonds, qui disposera en 2008 de 50 millions d'euros, bénéficiera d'une augmentation de ses moyens en même temps que de la réforme du régime d'indemnisation des catastrophes naturelles, en cours d'instruction par le ministère des finances. M. le rapporteur Pélissard l'a bien dit : les ressources extrabudgétaires du ministère sont très importantes, et il faut en avoir pleinement conscience pour apprécier correctement ce budget.

Il s'agit donc d'un budget de transition positive. Il est « de transition », parce que les choses sont en train de se mettre en place et que l'impact des grandes décisions du Grenelle de l'environnement n'a pas été encore évalué – j'y reviendrai à l'instant. Et cette transition est « positive », parce que le budget 2008 est en progression de 2,5 %, 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 sur celles de fonctionnement. C'est enfin un budget en cohérence avec les réflexions en cours.

Le Grenelle de l'environnement aura un coût, disiez-vous, monsieur Plisson. Je ne suis pas sûr qu'il faille raisonner en ces termes. Je préfère dire que le Grenelle de l'environnement aura des conséquences sur nos dépenses d'investissement. Depuis trop longtemps, notre pays réduit la part de celles-ci au profit des dépenses de fonctionnement. L'objet du Grenelle est d'inverser cette tendance et de privilégier une stratégie d'investissement, à trente, quarante ou cinquante ans.

Je veux être très clair avec vous : notre vision – celle, non seulement du Gouvernement, mais de tous les acteurs du Grenelle de l'environnement –, c'est un changement de paradigme. Il est plus rentable, pour les individus comme pour la collectivité, de quitter la société du gâchis pour aller vers une société du durable. (*Approbatons sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

Mmes Catherine Coutelle et Geneviève Gaillard. Nous sommes bien d'accord !

M. Yves Cochet. Mais il serait bon de le traduire dans le budget !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Il ne s'agit pas de cas isolés, monsieur Cochet. L'amélioration thermique des bâtiments publics est toujours profitable. Je vous en donnerai un exemple précis, pour illustrer un peu ce débat budgétaire.

Nous avons voulu réaliser le « bilan carbone » de l'hôtel de Roquelaure. Notre première surprise fut de découvrir que nous ne savions pas le faire – ni au siège, ni ailleurs. Nous avons dû faire appel à des aides extérieures – à l'association GoodPlanet et à la société Schneider Electric, pour être précis. À l'hôtel de Roquelaure, qui est un petit bâtiment, la situation est assez simple : si les murs, très épais, procurent une bonne isolation, le reste n'est, disons-le, pas très bon. Pour passer de 250 kilowattheures à un peu plus du quart de cette dépense, il faut un investissement de 400 000 euros ; celui-ci est amorti en huit ans. Un contrat de performance énergétique avec un prestataire nous permet de le faire.

L'hôtel de Roquelaure est un petit bâtiment. Le parc des bâtiments publics français représente une surface de quelque 600 millions de mètres carrés ! En considérant que notre hôtel soit un exemple significatif – la marge d'erreur ne doit guère excéder 4 % –, cela signifie qu'un pays qui mènerait un chantier identique sur l'ensemble de son territoire – et c'est ce que nous allons faire ! – améliorerait considérablement, dans un délai de sept à neuf ans, ses finances publiques, locales ou nationales !

M. Yves Cochet. Très bien !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Raisonons donc en termes d'investissements pertinents et rentables, pour les individus, les familles, les collectivités et l'État.

Mme Geneviève Gaillard. Alors, faisons-le !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. C'est à cette révolution, y compris intellectuelle et sémantique, que je vous invite.

Mme Catherine Coutelle. Il n'y a rien de nouveau !

Mme Annick Lepetit. Vous avez mis cinq ans pour en arriver là ?

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Madame Lepetit, ayant eu la courtoisie de ne pas vous interrompre, je vous demanderai de me rendre la réciprocité. Mais, auparavant, je vais vous répondre.

Vous n'avez pas lu les conclusions du Grenelle de l'environnement, telles qu'elles ont été avalisées par l'ensemble des participants, sans quoi vous sauriez ce qui a été prévu pour la ligne 13,...

Mme Annick Lepetit. Mais je les ai lues, monsieur le ministre d'État !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. ... Eole et les transports en commun en site propre en Ile-de-France.

Mme Annick Lepetit. Rien n'a été daté !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Enfin, madame Lepetit !

Bref, cela vous aurait évité de commettre une bévue !

J'en viens maintenant à quelques aspects particuliers de ce budget.

Dans le secteur de l'écologie – c'est-à-dire dans le périmètre de l'ancien ministère –, les effectifs des « opérateurs » du ministère, ces « bras armés » de l'écologie, progressent fortement. Ils s'accroissent globalement de 283 agents, dont 36 à l'INERIS, 77 à l'ONEMA – en raison plus particulièrement des transferts d'activités que j'évoquais tout à l'heure –, 134 dans les parcs naturels, 29 à l'Agence des aires marines protégées et 7 au Conservatoire du littoral.

Avec un budget en hausse de 25 % – et 115 millions d'euros consacrés à la prévention des risques –, la protection de l'environnement devient un sujet visible. Pour répondre à Christophe Priou, 450 plans de prévention des risques technologiques sont prévus, et 7 000 communes de France devraient être couvertes par des plans de prévention des risques naturels.

Afin de combler notre retard dans le domaine de l'eau, nous avons lancé un programme actif, puissant, incitatif, voire un peu désagréable, pour traiter les eaux résiduaires urbaines. Nous souffrons d'un important retard : quelque 36 millions d'habitants – un peu moins compte tenu de la présence d'entreprises – vivent dans des zones où les stations d'épurations sont absentes ou pas aux normes.

Ces eaux résiduaires s'écoulent dans les nappes, les ruisseaux, les rivières, les fleuves et donc dans la mer. Cette situation est inacceptable. Un programme lourd a été mis en place, et ajusté dans le cadre du Grenelle de l'environnement, pour que tous les travaux soient réalisés sur les 188 stations manquantes ou non conformes avant 2009, afin que l'intégralité du territoire national soit en parfait état d'ici 2012.

Mme Catherine Coutelle. Avec les agences de l'eau, dont les budgets diminuent ?

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Avec les agences de l'eau et un complément de financement...

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont. Nous nous substituons aux agences de l'eau !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. ... de 2,2 milliards d'euros de la Caisse des dépôts. Madame, si vous aviez lu, vous aussi, le document, vous ne feriez pas cette remarque. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Mme Catherine Coutelle. C'est désagréable pour vous d'avoir des contradicteurs ?

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Non, c'est agréable d'avoir des contradicteurs informés !

Les crédits alloués à la biodiversité progressent de 30 %, un effort particulier étant consenti en faveur des parcs naturels et de la constitution du réseau « Natura 2000 en mer ».

Monsieur Christophe Priou, sachez que les crédits de fonctionnement des parcs naturels régionaux augmentent de 5 % cette année, ce qui correspond à 5 millions d'euros supplémentaires. Voilà qui devrait vous réjouir puisque cela

correspond à votre demande. Par ailleurs, je vous confirme que Conservatoire du littoral poursuit sa politique d'acquisitions de terrains.

Conformément aux priorités du projet de loi de finances pour 2008 et comme le souhaitait M. Jean-Christophe Lagarde, des efforts importants sont consentis en faveur de la recherche en aéronautique, de la recherche sur les nouvelles technologies de l'énergie, de la recherche dans le domaine des risques et des pollutions. Je ne m'attarderai pas sur ces sujets longuement évoqués en commission, mais nous détaillerons les programmes si vous le souhaitez.

La priorité donnée aux investissements de recherche tout au long des débats du Grenelle s'est traduite par l'annonce, par le Président de la République, d'un effort d'un milliard d'euros supplémentaire sur quatre ans, dans le domaine des nouvelles technologies de l'énergie et de la protection de l'environnement.

Notre objectif est d'investir massivement sur le report modal. Dans son intervention du 25 octobre, le Président de la République a cité trois priorités : les transports urbains, les transports ferroviaires et le bateau.

Sachez, madame Coutelle, que nous souhaitons investir massivement dans les infrastructures de transport alternatives à la route, à moyen terme. Cela implique le rétablissement d'une participation de l'État au développement des transports urbains, en accord avec les autorités locales. L'idée est de parvenir à un maillage pertinent, en multipliant par cinq les sites propres. Conçu et débattu avec les collectivités territoriales, ce projet devrait améliorer la mobilité des individus, dans une logique de développement modal.

Je vous confirme, monsieur Bono, que le Grenelle n'a pas oublié le cas extrêmement particulier et critique de l'Île-de-France. Ce serait une monstruosité, quand on sait que 70 % des trajets en transports publics de banlieue à banlieue finissent par passer par l'intérieur du périphérique – ou de la voie circulaire pour employer une expression jugée plus heureuse aujourd'hui.

De même, je partage totalement votre avis sur l'état de vétusté du matériel roulant en Île-de-France. Mais, Dieu merci, le Transilien a commandé de nouvelles rames qui vont être livrées par de grandes compagnies installées notamment dans le Nord de la France. Peut-être avez-vous eu l'occasion de les découvrir ? C'est vrai que cette situation n'était pas acceptable, ni en termes d'infrastructures, ni en termes de matériel roulant. Le prolongement de l'Éole et l'amélioration de votre ligne 13, qui vous tiennent tant à cœur, madame Lepetit, sont aussi au programme.

Parmi les stratégies visant à offrir des alternatives à la route, nous avons aussi prévu la construction de nouvelles lignes TGV, et des investissements dans le transport fluvial et les ports. Il ne s'agit pas simplement de développer les ports, mais il faut organiser les sorties de marchandises qui ne doivent pas automatiquement se retrouver chargées sur des camions.

Vos rapporteurs Hervé Mariton et Martial Saddier, de même que Jean-Christophe Lagarde et Bertrand Pancher, m'ont interrogé sur les modes de financement de ces investissements, et notamment sur les ressources de l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France.

LAFITF dispose de moyens pérennes et stables, et de moyens « spot » : dotation au capital ou vente d'un actif. Les stratégies que nous menons avec Dominique Bussereau, notamment sur les grandes infrastructures nationales de transport, nécessitent des moyens connus et chiffrés à

environ 16 milliards d'euros. Nous vous proposerons une loi de programmation, car, dans ce domaine, tout repose sur la fiabilité des engagements des différents partenaires.

Pour de tels programmes, les débats budgétaires annualisés représentent une véritable catastrophe. Sur un projet comme le Paris-Toulouse – appelons-le comme ça –, le nombre des financements et des financeurs est tel que chacun suspecte l'autre de ne pas se trouver au rendez-vous final, sachant qu'il faut compter avec des renouvellements d'élus et des budgets annualisés. Il nous faut donc un système de contractualisation sur un très long terme, comme celui qui a été mis en place pour la rénovation urbaine, afin d'assurer la sérénité de chaque partie prenante. C'est la seule façon de gagner un temps considérable dans le lancement de ces différents programmes.

Monsieur Besselat, vous m'avez posé plusieurs questions sur les affaires maritimes. La subvention versée à la SNSM est régie par une convention pluriannuelle. En 2008, la dotation est identique à celle de 2007, aux 44 000 euros de réserve parlementaire près.

Le rapport sur le registre international français devrait être transmis au Parlement avant la fin de l'année. Il était difficile de l'établir avant, alors que le précédent registre a vécu jusqu'au 4 mai. Par ailleurs, le dernier texte d'application de la loi RIF, le décret « casino », devrait être publié durant le 1^{er} semestre 2008, le groupe de travail étant désormais en place. Monsieur Besselat, vous avez raison d'insister sur l'évolution positive des pavillons français – avec l'inscription de quarante et un navires neufs – et sur la nécessaire affirmation de la France comme puissance maritime.

Concernant l'instruction fiscale relative au nouvel article 39 C du CGI, deux instructions de la Direction générale des impôts ont été soumises à consultation, début octobre.

La formation maritime donnera lieu à une table ronde le 7 décembre prochain, afin de mieux répondre aux besoins du secteur. Je tiens tout de même à signaler que les crédits alloués aux lycées maritimes – qui vous tiennent à cœur – sont passés de 1,3 à 2,3 millions d'euros entre 2005 et 2008.

S'agissant du projet de loi sur la nationalité du capitaine, il est apparu ni possible juridiquement, ni sage d'aller au-delà des discussions engagées, depuis près de cinq ans au niveau communautaire. La Cour de justice des Communautés européennes ne peut pas faire une exception pour la France alors qu'elle a affirmé la nécessité d'ouvrir les fonctions de capitaine à tout ressortissant communautaire quel que soit le pavillon du navire. Néanmoins, monsieur Besselat, je sais que vous y avez travaillé et que vous devez transmettre un rapport dans les tout prochains jours.

Au-delà des efforts d'investissement, nous devons poursuivre l'entretien des réseaux routiers et ferrés, si nous voulons promouvoir l'intermodalité. Comme Jean-Christophe Lagarde l'a souligné à deux reprises, ce sujet passe souvent au second plan, derrière les grands projets d'infrastructures, alors qu'il est absolument crucial.

En matière ferroviaire, monsieur Bono, nous tirons les conclusions de l'audit du réseau, réalisé en 2005. Il convient de saluer les efforts des régions dans ce domaine, mais l'État les épaulera en consacrant 79 millions d'euros supplémentaires à des opérations de régénération.

S'agissant du réseau routier, ce sont 44 millions d'euros de crédits de paiement et 60 millions d'euros d'engagements de crédit qui serviront exclusivement à l'entretien préventif et aux rénovations lourdes, comme sur l'A 25.

La sécurité des espaces naturels se situe également au cœur de ce budget.

Le plan de modernisation des CROSS, monsieur Besselat, permettra de fluidifier la circulation maritime en Manche. Avec Dominique Bussereau, nous avons retenu votre suggestion de réfléchir à un contrôle maritime calqué sur le dispositif de contrôle aérien. En l'état, le plan se traduit par une hausse de 33 % des moyens des CROSS.

En matière de sécurité routière, vous connaissez les ambitions du Gouvernement, qui prévoit notamment le déploiement de nouveaux radars en 2008.

Monsieur Brottes, en zone de montagne, la sécurité repose sur l'équipement des véhicules en dispositifs spéciaux de freinage. Hélas, cet été, nous avons pu constater à quel point cela pouvait être dramatiquement important. Un guide est en cours d'élaboration par le CERTU, sous l'égide du Conseil national des transports, pour orienter les décisions des autorités organisatrices des transports scolaires. Nous vous l'adresserons dès qu'il sera achevé.

Concernant la sécurité aérienne, monsieur Fruteau, les investissements du budget annexe s'élèveront à 169 millions d'euros. Ils serviront notamment à financer Coflight et Isocrate, deux programmes de sécurité aérienne.

Sur terre, la sécurité passe aussi par le renforcement des contrôles des barrages, notamment les contrôles du transport des matières dangereuses.

Monsieur de Courson, s'agissant de la taxe de l'aviation civile, vous relevez qu'en 2008, la quotité de cette taxe affectée au budget annexe progresse de 3 %. Vous estimez que cela est contraire à la logique de séparation des activités régaliennes et des activités de prestation de services. Ce choix n'est pas contraire à l'esprit de la LOLF, dès lors que ce financement ne constitue qu'une part résiduelle – 12 % en l'occurrence – des recettes du budget annexe.

Vous abordez ensuite la question de la limite d'âge imposée au personnel navigant. Je vous confirme que nous nous intéresserons à l'initiative de M. Myard, s'agissant des personnels navigants commerciaux.

À M. Fruteau qui m'interroge sur l'insonorisation autour des aéroports, je voudrais apporter quelques précisions. Le Grenelle de l'environnement prévoit des augmentations sur l'ensemble des communautés aéroportuaires, et notamment une forte hausse de la TNSA. D'autre part, Dominique Bussereau a chargé Jacques Dermagne de réfléchir à ce sujet dans le cadre d'une mission sur l'Île-de-France.

Quant aux crédits du BEA – bureau d'enquête et d'analyse –, auxquels vous avez fait allusion, monsieur Fruteau, ils ont connu une forte hausse en 2005. Depuis, cet établissement n'a pas manifesté le besoin que l'on augmente ses moyens : on ne peut donc pas laisser dire – et vous ne le dites d'ailleurs pas – que la sûreté n'est pas garantie en France : les mesures de sûreté aéroportuaires répondent pour l'essentiel aux normes internationales ; elles font l'objet d'audits et d'inspections régulières, notamment par la Commission européenne, afin de garantir que le niveau de sûreté dans les aéroports européens soit homogène.

Quant à la continuité territoriale – vaste sujet que M. Lurel et Mme Taubira ont évoqué à juste titre –, huit des neuf collectivités d'outre-mer aident financièrement leurs

résidents, et souvent de façon substantielle, pour l'achat de leurs billets d'avion : une dotation de l'État est prévue à cet effet.

Le Gouvernement, monsieur Cacheux et monsieur Bataille, est attaché à la poursuite des trois objectifs de sa politique énergétique : la lutte contre le changement climatique, la sécurité de notre approvisionnement et une énergie accessible à tous, protectrice de la compétitivité et du pouvoir d'achat. Je confirme enfin, puisque vous m'avez posé la question, que le Gouvernement sera très vigilant au sujet du dossier Eramet, dont les activités constituent un enjeu économique majeur pour la Nouvelle-Calédonie.

Vous avez indiqué, monsieur Cochet, qu'il est démontré que le pétrole n'est pas une ressource durable, et qu'il serait donc absurde de chercher à en diminuer artificiellement le prix. Je suis, comme vous, partagé entre des exigences contradictoires :...

M. Yves Cochet. Oui, mais moi, je ne suis pas au pouvoir ! *(Sourires.)*

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. ... d'un côté, le problème de court terme du pouvoir d'achat des Français ; de l'autre, le fait, inéluctable et certain, que notre modèle économique, essentiellement fondé sur les énergies fossiles, est à bout de souffle – ce qui est une formidable opportunité de développement économique si nous faisons évoluer ce modèle avec plus de joie et de bonne humeur ! *(Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.)*

Mme Catherine Coutelle. Et aussi un peu d'argent !

M. Jean-Christophe Lagarde. En tout cas, cela a redonné la souris à M. Cochet !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. J'en viens aux biocarburants. À la demande de tous les acteurs du Grenelle, une expertise en profondeur sera confiée à l'ADEME – l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – et à l'IFP – l'Institut français du pétrole – pour déterminer les performances environnementales des biocarburants de première génération et les perspectives de développement des biocarburants de deuxième génération. C'est un débat technique, à la fois français et international. Aucun d'entre nous ne peut sérieusement penser qu'un monde idéal serait celui où le cours des denrées alimentaires serait indexé sur celui du Brent. Pour autant, il faut tenir compte des réalités d'un certain nombre de pays comme des réalités françaises. Il a donc été décidé de mener cette expertise de la façon la plus objective et la plus transparente possible, et d'envisager ensuite, d'une façon tout aussi transparente, les éventuelles mesures à prendre. Évitions de changer trop souvent de cap sous l'émotion ou les effets de mode – si l'on peut parler de mode.

Nous ferons tout, monsieur Guillet, pour obtenir l'accord international que vous appelez de vos vœux. Nous chercherons des accords sur la directive portant sur les énergies renouvelables, sur les droits de permis d'émission pour la période de 2013 à 2020, et sur la répartition entre États membres de la réduction des gaz à effet de serre. Nous soutiendrons évidemment, monsieur de Courson, le projet européen d'inclusion de l'aviation dans le marché des permis d'émission.

M. Yves Cochet. Très bien !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Vous nous avez également fait part, monsieur de Courson, de vos souhaits au sujet de Météo France. Nous avons pris connaissance du rapport de la Cour des comptes, et j'ai demandé au président de Météo France les propositions qu'il pouvait nous faire.

Monsieur Brottes, la récente réforme du permis de construire permet de simplifier, d'améliorer et de rendre plus sûr le service rendu aux usagers. On est passé de quatorze procédures à quatre et les délais sont maîtrisés : c'est ce que chacun souhaitait. Je vous confirme néanmoins que les directions départementales de l'équipement et les services de l'État restent à la disposition des collectivités locales pour étudier avec elles la part de travail que celles-ci souhaitent leur confier – assistance ou davantage –, toujours à titre gracieux.

Les autres interventions concernaient la suite du Grenelle de l'environnement – qu'il s'agisse de l'écopastille ou des autres méthodologies. Je vais m'efforcer d'en résumer les enjeux.

Il faut bien comprendre ce qu'a été ce Grenelle. Au fond, le Président de la République et la majorité présidentielle sont partis d'une question simple, la seule qui vaille : pourquoi avons-nous échoué pendant si longtemps ? Sur un sujet tel que celui-ci, il n'y a pas ceux qui veulent et ceux qui ne veulent pas. Pourquoi nos bâtiments sont-ils en Europe les plus grandes passoires écologiques ? Parce que, quels que soient les gouvernements, nous avons toujours pensé que ce sujet était une spécialité relevant du seul ministère de l'écologie – et je le dis avec toute l'estime que j'ai pour Michel Crépeau, Michel Barnier et tous ceux qui leur ont succédé à ce portefeuille. Tel était le problème majeur, pour ne parler que de l'État. Car le plus grave était que seuls un ou deux acteurs se mobilisent, des acteurs publics – État, ville, région ou département –, et non l'ensemble des acteurs de la société.

La révolution du Grenelle, c'est que, dans cette conférence des parties prenantes, chacun soit responsabilisé pour gagner cette immense bataille : chaque branche professionnelle, chaque organisation syndicale, chaque organisation représentative des collectivités locales, chaque autorité publique, y compris le Parlement. Un ou deux acteurs ne peuvent changer la société à eux seuls, sauf à expliquer qu'ils ont raison contre tous les autres et que, détenant vertu et pureté, ils doivent les punir.

Voilà ce qui explique nos échecs, et ce dont nous sommes en train de sortir avec le Grenelle – malgré ses défauts, ses difficultés et la lourdeur que suppose une telle action commune. Notre pays sera peut-être le premier État industriel du monde à développer un modèle économique ne prélevant pas à la planète davantage que ce qu'elle peut supporter : voilà ce que nous sommes en train de vivre par l'implication de toute la société et de chaque citoyen au quotidien.

La fiscalité écologique ne relève pas d'une logique d'imposition globale : elle vise à favoriser la compétitivité des produits ou des services durables, au détriment de produits ou de services non durables ou générant pollution ou gâchis. Il ne s'agit pas de faire entrer de l'argent dans les caisses – TIPP pour les régions, impôts pour l'État –, mais de mettre en œuvre, tous ensemble et sur le long terme, des instruments financiers destinés à orienter stratégiquement nos investissements. Nos choix de consommation individuels ou collectifs, eux, ne regardent que le court terme.

Procéder par exemple à des bilans carbone partout, dans les collectivités comme dans les entreprises, voilà le sujet du Grenelle !

Alors, de grâce : que le Parlement ne représente pas, lors du débat que nous aurons dans quelques semaines, les villes ou les régions ! Il ne s'agit pas d'un débat entre le Gouvernement et la région Île-de-France. Le Parlement représente notre pays tout entier, il doit imposer le cadre définitif des programmations et des stratégies, et les valider : il n'est pas un acteur opérationnel mais, en dernier ressort, le lieu de la démocratie politique. Il doit donc, dans le cadre d'engagements et d'accords entre les parties prenantes, définir, d'une façon que j'espère unanime, un cadre politique et solennel pour que notre pays gagne, le plus vite possible, ce combat qui est une grande chance pour lui.

Notre pays a un climat tempéré, certaines de ses régions ne connaissent pas l'hiver mais sont dotées de richesses extraordinaires : je souhaite que, riche de sa biodiversité, de sa culture, de sa nature et de ses cerveaux, il soit le premier à gagner ce combat. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

M. le président. Nous en arrivons aux questions, qui seront appelées par périodes successives de quinze minutes par groupe.

Nous commençons par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Je souhaite revenir de façon plus précise sur les prix du pétrole.

Dans son scénario macro-économique, le présent projet de loi de finances retient – ce qui est tout à fait stupéfiant – l'hypothèse d'un gel de l'économie mondiale. Le Gouvernement a observé les données du mois d'août : il y a quelques semaines, le baril de Brent était en effet à 73 dollars ; l'hypothèse retenue pour 2008 a donc été celle d'un cours moyen à 73 dollars. Malheureusement, aujourd'hui, le baril de Brent est plutôt à 94 dollars ! Quant au WTI, il avoisine les 96 ou 97 dollars, et peut-être atteindra-t-il les 100 dollars dans quelques jours, auquel cas le prix du Brent suivra.

Se tromper un peu, ou une fois, passe encore. Mais je me souviens avoir posé la même question, celle de l'hypothèse du cours du baril pour l'année à venir, à M. Sarkozy puis à M. Breton lorsqu'ils étaient à Bercy : l'hypothèse qu'ils m'ont indiquée s'est à chaque fois révélée nettement inférieure à la réalité. Cette année, nos dépenses d'importation de pétrole et de gaz s'élèvent à 50 milliards d'euros : ce n'est pas rien ! Comme nous ne disposons pas de ces ressources – non plus, soit dit en passant, que d'uranium – il faut en effet les acheter ailleurs. Si l'on se trompe de 20, 30 voire 40 dollars, imaginez la difficulté pour le budget de 2008 ! Bref, retenir l'hypothèse macro-économique d'un baril de Brent à 73 dollars, alors qu'il atteint déjà 94 dollars aujourd'hui – et l'on peut supposer, sans être devin, qu'il continuera à monter –, occasionnera d'importantes difficultés budgétaires.

Je vous pose donc une nouvelle fois la question : quelle a été votre anticipation pour retenir, pour le prix moyen du baril en 2008, des bases budgétaires aussi hasardeuses ?

M. le président. La parole est à M. le ministre d'État.

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Je ne suis pas certain d'avoir bien compris votre question, monsieur Cochet. Comme vous le savez, le budget de la France est fondé sur des paramètres de croissance, d'inflation, de taux d'intérêt et de taux de change des grosses devises que sont le yuan, le yen et le dollar. Le prix du pétrole, au même titre que les matières premières alimentaires, n'en est qu'un élément, dont les évolutions sont compensées par le cours des monnaies. Certains éléments sont avantagés, d'autres aggravés par le taux de change entre les monnaies.

Vous n'êtes pas sans savoir que le pétrole se négocie en dollars, et que celui-ci n'est pas dans une forme éclatante. Les hypothèses sur lesquelles a été construit le budget de l'État s'appuient naturellement sur des taux de change prévisionnels. Nous sommes donc devant un phénomène de compensation.

Sur le fond, monsieur Cochet, je suis sûr d'une chose : si je peux vous décrire le scénario à quinze ou vingt ans, je ne peux, en revanche, lire dans le marc de café pour les trois mois qui viennent. Je ne sais pas le faire et, probablement, vous non plus.

M. Yves Cochet. Eh si ! (*Rires.*)

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Bravo !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Si vous voulez jouer votre indemnité parlementaire sur ce que sera le cours du Brent dans un mois, je suis prêt à prendre le pari ! (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Yves Cochet, pour poser sa seconde question.

M. Yves Cochet. J'associe ma collègue Marie-George Buffet à la question que je vais poser.

Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, la ligne B du RER est sujette à de nombreuses pannes et les retards y sont plus fréquents que sur les autres lignes du RER :...

M. Jean-Christophe Lagarde. C'est vrai !

M. Yves Cochet. ... le trafic n'est pas régulier, certains trains ne s'arrêtent pas à Drancy et encore moins au Blanc-Mesnil, des trains sont supprimés au dernier moment ou subissent de nombreux ralentissements. Tout cela illustre un évident manque d'entretien des infrastructures ferroviaires.

Cette situation dure depuis de nombreuses années, et nombreux sont ceux – élus, associations, usagers, par le biais de pétitions, syndicats – qui ont dénoncé cet état de fait, qui n'est pas supportable.

Vous avez indiqué qu'une rénovation de la partie nord du RER B était prévue en 2011. C'est beaucoup plus urgent que cela ! Vous avez en outre annoncé que l'État ne contribuerait que pour 13,5 % au financement de ces travaux, ce qui est très insuffisant.

L'État est-il prêt à financer la moitié du coût de la rénovation de la ligne B du RER ? Pouvez-vous faire en sorte, monsieur le secrétaire d'État, que les travaux commencent bien avant l'année 2011 ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je répondrai d'abord à Mme Buffet, par l'intermédiaire de M. Cochet, sur ce sujet important.

La ligne B du RER, desservie au sud par la RATP – la ligne de Sceaux – et au nord par la SNCF, connaît un premier problème car les trains doivent changer de conducteur à la station Gare du Nord, ce qui ralentit le trafic. Ce problème sera bientôt réglé : ainsi, les usagers gagneront quatre ou cinq minutes et la circulation des trains sera plus fluide.

Par ailleurs, la desserte en transports collectifs de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle n'est pas bonne. Le Gouvernement a pris l'engagement, dès que le projet CDG-Express sera réalisé, grâce à des financements publics et privés, d'offrir aux clients du Francilien une meilleure tenue de la ligne B et d'améliorer le confort des voitures. Ainsi, les 119 rames qui circulent sur cette ligne seront modernisées.

Concernant les infrastructures, l'État s'engagera, à part égale avec la région Île-de-France, dans le cadre du contrat de projet État-région, mais d'autres financements sont possibles : le STIF, Réseau Ferré de France, d'autres collectivités locales pourront y participer.

La modernisation de la ligne B est une priorité de l'État. Les matériels ont vieilli, et la régularité des trains n'est pas satisfaisante. En dehors des problèmes de sécurité, cela pose également des problèmes de sûreté.

M. Jean-Christophe Lagarde. Exactement !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. J'ajoute que nous voulons offrir une desserte correcte à tous ceux qui travaillent à l'aéroport Charles-de-Gaulle et dans cette zone.

M. le président. La parole est à M. François de Rugy.

M. François de Rugy. Ma question, monsieur le secrétaire d'État, porte sur le transport aérien, en particulier sur la politique menée en matière d'infrastructures aéroportuaires.

Dans mon département de Loire-Atlantique, un projet qualifié de « nouvel aéroport » est évoqué régulièrement depuis plus de trente ans. Pour ne rien vous cacher, ce projet est plus vieux que moi ! (*Rires.*)

Le Grenelle de l'environnement a légitimement préconisé d'abandonner tout nouveau projet autoroutier ou aéroportuaire et d'exclure toute augmentation de la capacité aéroportuaire, car ce serait contraire à la logique de la lutte contre les effets de serre, tout en émettant une réserve assez ambiguë et quelque peu contradictoire pour les cas où des questions de sécurité ou d'environnement le justifieraient. On a du mal à comprendre comment un nouvel aéroport pourrait être bon pour l'environnement !

Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'État, nous faire l'exégèse de cette phrase, qui, sans être parole d'évangile, contredit l'engagement pris par le Président de la République dans les conclusions du Grenelle de l'environnement ? En ce qui nous concerne, nous l'avons pris au mot.

M. le ministre d'État, lors de sa visite à Nantes, où nous l'avions invité, a parlé d'un « Grenelle régional ». Pouvez-vous nous préciser ce qu'il faut entendre par là ? Êtes-vous prêt à remettre à plat ce projet d'aéroport et à ne pas signer la déclaration d'utilité publique, annoncée pour la fin de l'année ?

Je voudrais enfin vous poser deux questions précises, qui appellent des réponses très brèves : êtes-vous prêt à débloquent rapidement les fonds nécessaires à l'isolation phonique de l'aéroport actuel ? Si vous voulez faire œuvre utile en matière environnementale, il y a là un enjeu important. Les

modes de calcul ayant, semble-t-il, changé sous le précédent gouvernement, les fonds alloués à l'isolation phonique se trouvent considérablement réduits. Par ailleurs, êtes-vous prêt à interdire, comme le souhaitent quelques-uns de nos collègues, les vols de nuit ?

M. Yves Cochet. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur de Rugy, M. le ministre d'État s'est en effet rendu récemment à Nantes et s'est exprimé sur le projet de construction d'un aéroport à proximité de Nantes, qui intéresse également la Bretagne. En tant que maire adjoint de Nantes, vous savez que le président Ayrault, qui en est le maire, ainsi que les présidents des deux régions concernées, M. Auxiette et M. Le Driant, et l'ensemble des forces politiques, économiques et sociales de ces régions attendent depuis longtemps la réalisation de ce projet, que M. Priou connaît bien.

Le Grenelle de l'environnement précise que la construction de nouvelles infrastructures est possible s'il y a un déplacement du trafic pour des raisons environnementales. Or, en tant qu'élus nantais, vous savez bien que l'aéroport de Nantes-Atlantique connaît une très forte progression de son trafic et qu'une grande partie des avions survolent la ville à une altitude relativement basse. Il convient donc de déplacer cet aéroport, pour des raisons environnementales.

Le nouvel aéroport Notre-Dame-des-Landes sera donc réalisé, sous réserve de la fermeture de celui de Nantes-Atlantique – il s'agit de remplacer une plate-forme ancienne, très destructrice sur le plan environnementale, par une nouvelle. En attendant, pour tenir compte des nuisances sonores occasionnées aux riverains, nous allons, avec Nathalie Kosciusko-Morizet, multiplier par deux la taxe sur les nuisances sonores aériennes, afin d'améliorer l'insonorisation de cet aéroport.

J'ajoute que, s'il est construit dans les conditions que je viens de rappeler, ce nouvel aéroport devra être exemplaire sur le plan environnemental. Le jour même de sa mise en service, la liaison ferrée en site propre sera opérationnelle, depuis l'agglomération nantaise dans un premier temps, et depuis l'agglomération rennaise ensuite. Nous ne pouvons plus, aujourd'hui, nous permettre de construire un grand aéroport ou de transférer un aéroport pour des raisons environnementales sans mettre en place une liaison de qualité, qu'elle soit ferroviaire ou mixte – tram plus train. Nous lui appliquerons donc les normes les plus strictes et les critères de haute qualité environnementale.

Il ne s'agit donc pas de construire un nouvel aéroport, mais de transférer un aéroport saturé, de mauvaise qualité pour l'environnement, dans un site où les problèmes environnementaux seront traités.

M. le président. Nous en venons au groupe Nouveau Centre.

La parole est à M. Jean-Christophe Lagarde.

M. Jean-Christophe Lagarde. Monsieur le secrétaire d'État, parmi les conclusions du Grenelle de l'environnement figure le développement du transport ferroviaire de marchandises. Or, pour qu'il puisse être développé, il faut que les trains arrivent dans les grandes agglomérations. Il faut aussi qu'il soit accepté par la population, et pour cela il doit être supportable.

Or, ma commune de Drancy, dans le département de Seine-Saint-Denis – mais le problème se pose ailleurs, notamment à Noisy-le-Sec –, possède une immense gare de triage, l'une des plus importantes de la région, qui occupe 12 % de son territoire. Cela génère un bruit infernal, dû au système de freinage des trains, qui ne fait que croître au fil des années. Jour et nuit, les riverains subissent des explosions, des crissements et des bruits stridents qui peuvent aller jusqu'à 110 ou 115 décibels – par comparaison, le vol d'un Airbus A310 représente environ 130 décibels. Selon une étude réalisée sur le bruit, de tels bruits sont anxiogènes et néfastes pour la santé.

Parallèlement, cette gare étant également une gare de voyageurs de la ligne B du RER, qu'a évoquée M. Cochet, elle devrait favoriser la concentration de la population. Or, c'est exactement l'inverse qui se produit car les gens qui le peuvent fuient les quartiers aux alentours de la gare, qui se ghettoïsent. Cela a des conséquences négatives pour les déplacements urbains et la ville est gênée dans ses projets d'aménagement du territoire. On pourrait en effet construire 450 logements autour de la gare, dont un certain nombre de logements sociaux, dans le cadre de l'Agence nationale de rénovation urbaine, mais aussi une crèche, une école maternelle, et beaucoup de choses encore.

Nous avons saisi à plusieurs reprises les ministres concernés et Réseau ferré de France, qui semble avoir des difficultés pour trouver des solutions techniques afin de réduire les bruits infernaux générés par les gares de triage, à Drancy comme dans l'ensemble du pays.

Il est urgent, dans le cadre du Grenelle de l'environnement et de la nouvelle politique qui se met en place, de réduire ces bruits afin que les transports ferroviaires, notamment de marchandises, soient mieux acceptés et puissent être développés.

Une expérience menée dans la région de Bordeaux – il s'agissait d'injecter de l'huile dans les systèmes de freinage – s'est avérée infructueuse. RFF semble se tourner vers d'autres solutions.

Monsieur le secrétaire d'État, l'Île-de-France ayant été qualifiée de « point noir » du bruit, de quelle manière le Gouvernement entend-il aider RFF, ou d'autres partenaires, à procéder aux recherches et aux tests – la ville de Drancy est volontaire – afin de supprimer ces nuisances ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. La question de M. Lagarde est importante.

Depuis les années soixante, le transport ferroviaire de passagers s'est beaucoup amélioré grâce aux TGV, aux TER et, dans les années soixante-dix, aux trains Corail. Mais, si le matériel et les techniques utilisés pour le transport de personnes sont de meilleure qualité et entraînent moins de nuisances sonores, il n'y a eu quasiment aucun progrès pour le fret. Le ministre d'État a ainsi, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, lancé l'idée de développer les autoroutes ferroviaires et le transport combiné, et de faire des trains plus longs sur longue distance, sur des itinéraires où nous allons construire des lignes à grande vitesse. Mais, étant fils de cheminot, je le sais pour avoir habité à côté d'installations ferroviaires, on entend, la nuit, le bruit des freins, celui des sabots dans les triages ou la montée en puissance de l'air comprimé lors des essais de freinage. Je puis vous assurer que c'est extrêmement désagréable. Il y a quelques années, en région parisienne, les riverains

ne supportant plus le bruit occasionné par le passage des camions, ont demandé la réouverture de lignes. Mais ceci a posé problème, car, les trains de fret n'étant pas prioritaires, ils freinent, s'arrêtent et redémarrent souvent, d'où d'importantes nuisances sonores.

Nous devons faire un gros effort de recherche pour mettre au point de nouveaux matériels. Nous souffrons actuellement en France d'une pénurie de wagons et les nouveaux opérateurs ont beaucoup de mal à s'en procurer. Il nous faut améliorer la qualité de ces matériels, souvent anciens, afin de développer le fret ferroviaire, sans créer de nouvelles nuisances. Nous ferons, monsieur Lagarde, tous nos efforts en la matière. Nous allons dire à votre collègue, M. Léonard, qui préside le programme de travail du PREDIT – le programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres –, qu'il faut aller dans ce sens. Je suis prêt à aller avec vous dans les centres de recherche pour vous montrer dans quelles directions nous travaillons.

M. le président. Nous passons au groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

La parole est à M. Claude Bodin.

M. Claude Bodin. Ma question, qui s'adresse à M. Bussereau, porte sur le problème des nuisances sonores subies par les riverains de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle. Plus de 2 millions de personnes – dont 80 % de Valdoisiers – sont en effet concernées par l'exposition au bruit et à la pollution atmosphérique émis par les aéronefs. En vingt ans, le trafic est passé de 150 000 mouvements à 530 000 aujourd'hui, soit une croissance moyenne de 3,5 % par an. Selon la DGAC, il est encore appelé à doubler dans les vingt ans qui viennent, comme le confirment les investissements colossaux réalisés sur la plate-forme Roissy.

M. Yves Cochet. Absolument pas !

M. Claude Bodin. Je vous remercie, monsieur Cochet, mais c'est de M. le secrétaire d'État que j'attends une réponse !

Certes, ce développement exponentiel s'accompagne de retombées économiques non négligeables, notamment en termes d'emplois, mais il doit être encadré et se faire dans le respect des populations survolées. Le nouveau plan d'exposition au bruit – le PEB –, imposé en avril 2007 par décision préfectorale, malgré l'avis défavorable de la quasi-totalité des municipalités et de la population, ne tient pas compte de la réalité des nuisances sonores pour les riverains de l'aéroport. Face à cette situation, je vous demande de bien vouloir préciser la position du Gouvernement sur les revendications très précises des élus et des riverains.

Envisagez-vous d'instaurer un plafonnement strict des mouvements ? La fixation d'un plafond annuel intangible à 580 000 mouvements et 60 000 créneaux par an devrait inciter les compagnies aériennes à augmenter l'emport moyen, qui reste actuellement figé à environ 105 voyageurs par avion à Roissy.

Les vols de nuit étant responsables de plus de 40 % des nuisances, est-il prévu de mettre en place, comme à Orly, un couvre-feu nocturne ? Roissy-Charles-de-Gaulle occupe en effet la première place européenne pour le trafic de nuit, avec 163 vols, devant Francfort, avec 127 vols.

Quelle est votre position concernant le transfert de toute extension éventuelle du fret sur un aéroport dédié, tel que Vatry ? Le fret sur Roissy a, en effet, atteint 2 millions de tonnes en 2006, soit une progression de 6,3 % par rapport à 2005.

Par ailleurs, il est urgent de relever l'angle d'approche et de généraliser la procédure de descente continue, qui présente de réels avantages en termes de bruit et de consommation de carburant. Pouvez-vous me donner le calendrier précis de la modification des procédures d'approche et de la révision des altitudes de survol ?

Enfin, promise par deux gouvernements successifs, puis abandonnée, la création d'un troisième aéroport dans le grand bassin parisien constituerait la meilleure alternative à la croissance exponentielle de Roissy et serait une réponse aux problèmes environnementaux. Cette solution est-elle envisagée par le Gouvernement ?

M. Yves Cochet. Ah non ! Pas ça !

M. Claude Bodin. Monsieur Cochet, ce n'est pas vous qui êtes ministre !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Vous avez raison, monsieur Bodin, de poser cette question, que certains de vos collègues concernés par ce sujet, comme M. Paternotte, auraient sans doute posée dans les mêmes termes.

Lorsqu'il a inauguré, au mois de juin dernier, le nouveau satellite de Roissy-Charles-de-Gaulle, le Président de la République a rappelé que Roissy était le premier pôle de création d'emplois en Île-de-France, avec le secteur de l'aérien, et donc celui du tourisme et de l'hôtellerie. Il a également rappelé les nuisances subies par les riverains, dans les axes de décollage et de descente, nuisances qu'il convient de réduire.

Il a donc demandé que soit mise en place une charte de développement durable pour Roissy avant l'été prochain. Comme l'a rappelé tout à l'heure le ministre d'État, Jean-Louis Borloo, nous avons confié cette mission à une personnalité dont nous connaissons les qualités de synthèse et d'écoute, le président du Conseil économique et social, M. Jacques Dermagne, qui va y travailler prochainement.

Nous devons d'abord gérer les trajectoires des avions. À la suite du Grenelle de l'environnement, nous travaillons sur la possibilité d'une descente continue, ce qui éviterait les bruyantes descentes par paliers dont souffrent les populations survolées – je vois Mme Brunel acquiescer, car cela concerne sa circonscription de Seine-et-Marne. Nous espérons parvenir rapidement à modifier les procédures de descente.

S'agissant du transport de passagers, il est relativement encadré par les horaires des compagnies aériennes, qui ne peuvent pas faire décoller les avions trop tard ni les accueillir trop tôt. Les problèmes qui se posent sont liés aux décalages horaires. Prenons l'exemple de l'avion qui arrive le plus tôt à Roissy, à quatre heures vingt-cinq, en provenance de Tokyo, et qui amène aussi nos compatriotes de Nouvelle-Calédonie, en provenance de Nouméa, avec une correspondance à Tokyo : cet avion est le dernier à décoller de l'aéroport de Narita, à Tokyo, à l'heure de la fermeture de l'aéroport – vingt-deux heures – et, pourtant, il est obligé de faire de nombreuses boucles pour se poser le plus tard possible à Paris, où il arrive quand même à quatre heures vingt-cinq du matin. Il est le premier avion commercial à atterrir à Roissy, et les pilotes l'appellent le « Tokyo omnibus », tant il est obligé de tourner pour arriver à l'heure d'ouverture de l'aéroport de Roissy. S'agissant de la desserte en prove-

nance de l'Asie, les décalages horaires imposent des décollages et des atterrissages tardifs – il faut toutefois respecter des plages horaires acceptables pour les riverains.

Le troisième point que vous avez évoqué est celui du fret. M. Cochet l'a rappelé, il existe des *hubs* de fret – je pense en particulier à FEDEX – et, les avions venant du monde entier, le transit par Roissy implique des vols de nuit. Il serait possible de faire partir ces avions d'autres plateformes, comme Châteauroux ou Vatry, qui sont spécialisées dans le fret. Mais le problème, avec le fret express, c'est qu'une partie des marchandises repart en soute sur des vols réguliers et non sur des avions cargos. D'où l'intérêt du projet CAREX, que nous avons retenu dans le cadre du Grenelle de l'environnement, qui permettrait de transférer par voie ferrée, sur des TGV spécialisés, avec des conteneurs adaptés, des chargements en direction de diverses villes d'Europe : je pense à Francfort, Bruxelles, Amsterdam, Munich ou Londres, pour lesquelles on peut utiliser le réseau TGV.

Nous travaillons à diminuer le nombre de vols de nuit pour le fret grâce à un transfert sur TGV, à modifier les approches des avions et à élaborer une charte pour Roissy. Je souhaite, monsieur Bodin, que, comme tous vos collègues concernés par ce problème, vous rencontriez le président Dermagne pour examiner ces sujets avant la rédaction de cette charte, qui répondra, je l'espère, à vos attentes

M. le président. La parole est à Mme Chantal Brunel.

Mme Chantal Brunel. En avril 2004, la direction départementale de l'équipement de Seine-et-Marne a été chargée de conduire une étude visant à établir un schéma de hiérarchisation des routes irriguant le secteur 3 de Marne-la-Vallée.

Parmi les principales conclusions de cette étude, présentées en juin 2006, figurait une priorité, celle de décharger l'autoroute A4. Il a en outre été démontré que la création de nouveaux diffuseurs sur cette autoroute, en l'occurrence le demi-diffuseur dit « de Lamirault » et, surtout, l'échangeur du Génitoy à Bussy-Saint-Georges, apporterait un complément efficace au réseau interne du secteur 3, sans surcharger l'A4.

De plus, la réalisation de l'échangeur du Génitoy est cruciale pour la poursuite du développement économique dans le secteur de Marne-la-Vallée, qui a connu un spectaculaire accroissement du nombre de logements – plus de 15 000 ont été construits ces dernières années à Bussy-Saint-Georges. Cet échangeur permettra de desservir la future ZAC de la Rucherie, au sud de l'autoroute A4, qui se créera dans le cadre d'une opération d'intérêt national et dont le nombre d'emplois induits est évalué à 2 400.

Le projet de SDRIF reconnaît aussi l'importance de cet échangeur en précisant notamment : « Des extensions à vocation d'activités au sud de l'autoroute A4 sur la commune de Bussy-Saint-Georges sont conditionnées à la réalisation d'un nouvel échangeur sur cette autoroute. »

Compte tenu de l'importance de cette réalisation, le directeur général de l'EPAMARNE, pour accélérer la prise de décision, a décidé d'apporter un financement de 15 millions d'euros. Dans cette perspective, des crédits d'études sont déjà inscrits dans le projet de budget de cet établissement pour 2008, lequel sera présenté au conseil d'administration de décembre.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle est la position du Gouvernement sur la réalisation de cet échangeur ? Quel calendrier peut-on proposer afin de réaliser cet équipement au plus vite, dans le but de répondre à une réelle demande et à une non moins réelle urgence ?

M. le président. la parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Madame Brunel, comme vous l'avez dit à plusieurs reprises, la saturation de l'autoroute A4 est prévisible. Il y a en outre un problème général concernant les déplacements dans la ville nouvelle. Vous souhaitez, comme les autres élus concernés, que cette autoroute ne soit pas la seule voie de circulation pour les déplacements internes à la ville nouvelle.

Dans ce secteur, il y a beaucoup d'acteurs locaux, qui doivent parvenir à un accord. Une réunion de travail a récemment eu lieu entre les services de l'État, ceux de l'établissement public de la ville nouvelle et les représentants du conseil général de votre département de Seine-et-Marne. Nous souhaitons aboutir à une solution concertée, qui nous donnera des garanties sur le fait que nous ne rendrons pas plus difficiles les conditions de circulation sur l'autoroute A4. Dans ce cadre, nous pourrions envisager la réalisation de nouveaux diffuseurs.

En l'état actuel des choses, je ne suis pas en mesure de vous donner un calendrier. Je vous propose, madame Brunel, que nous nous revoyions avant la fin de cette année. Dès lors que nous aurons obtenu un accord local, je pourrai vous apporter des précisions sur les échéances.

M. le président. La parole est à M. Dominique Caillaud.

M. Dominique Caillaud. Ma question, qui s'adresse à M. Bussereau, concerne l'information géographique, question à laquelle, je n'en doute pas, s'associe le maire de Saint-Mandé, mon collègue Patrick Beaudouin.

Le programme 159 de l'information géographique, qui dépendait auparavant du ministère de l'équipement et des transports, s'inscrit désormais dans la mission « Écologie, développement et aménagement durables » et est aujourd'hui sous la responsabilité de la DRAST, ce que nous avions souhaité. Il met en évidence le formidable regain d'intérêt du grand public pour l'information géographique, avec l'accès en ligne de données géographiques par Internet, avec « Géoportail ».

Toutefois, dans l'esprit de la LOLF, je pense qu'il serait souhaitable de donner à ce programme un caractère interministériel, justifié par les implications et l'engagement de nombreux ministères dans les systèmes d'information géographique : la DGME, qui assure des missions de pilotage et de maîtrise d'ouvrage sur le référentiel général d'interopérabilité, les ministères de l'agriculture et de la pêche, de la défense ou encore de l'éducation nationale.

Tout en gardant le pilotage actuel, ce choix permettrait de mieux cerner le niveau d'ensemble des dépenses engagées par les différents ministères, d'éclairer la politique de l'État à terme en matière de production de données géoréférencées et d'affirmer une stratégie précise concernant l'IGN.

Il aura ainsi fallu de nombreux mois pour qu'un accord soit passé entre l'IGN et seulement deux ministères.

Représentant les maires de France au conseil d'administration de l'Institut, je voudrais faire quelques observations à propos d'évolutions récentes.

La politique commerciale de l'IGN est désormais orientée vers la diffusion de produits nouveaux en rapport avec le GPS, dont la fabrication tient à la fois à son savoir-faire et à l'apport de fournisseurs extérieurs, et qui n'ont plus de lien avec une mission de service public. Il est donc légitime de s'interroger sur le statut d'établissement public à caractère administratif de l'Institut. Sa transformation en établisse-

ment public à caractère industriel et commercial ne faciliterait-elle pas la gestion de ses services commerciaux ? Par ailleurs, les missions de service public et les missions commerciales devraient être clairement définies, moyennant éventuellement des modifications comptables et juridiques, voire un changement de statut du personnel. Cette clarification simplifierait les discussions européennes et renforcerait la confiance des partenaires éventuels de l'IGN en dissipant tout soupçon de concurrence déloyale. En outre, l'établissement étant désormais engagé dans des partenariats internationaux, la prise de décision se doit d'être plus réactive, ce que ne permet guère le statut actuel.

Il y a dix ans, le rapport Lengagne avait déjà remarquablement analysé la situation de l'IGN, mais ses propositions n'ont été que très peu suivies d'effet. À l'heure où l'État s'appête à redéfinir le contrat d'objectifs et de moyens qui l'unit à l'Institut, l'explosion du marché de l'information géographique ne justifierait-elle un rapport complémentaire ? Cela permettrait de faire le point sur toutes ces questions – missions de service public ou commerciales et moyens nécessaires pour les exercer, rôle national et environnement international de l'Institut – et de formuler des propositions de réforme garantissant l'avenir de cet outil géographique, essentiel à nos concitoyens comme aux collectivités.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie. Monsieur le député, votre question témoigne non seulement du vif intérêt que vous portez à juste titre à l'IGN, mais surtout de votre connaissance très fine des activités et du mode de fonctionnement de cette institution. L'Association des maires de France ne s'est donc pas trompée en vous chargeant de la représenter au conseil d'administration de l'Institut !

Cet établissement a démontré sa très grande capacité technique avec la production de référentiels d'information géographique absolument remarquables. Devenu une référence internationale, il est par ailleurs bien connu de nos concitoyens, notamment grâce à ses activités sur Internet, auxquelles vous avez fait allusion. Les supports qu'il met à la disposition du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables nous sont extrêmement précieux pour l'étude de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des déplacements. Son avenir nous importe donc beaucoup.

Vous avez donné des exemples précis qui illustrent le dynamisme de cet établissement public administratif. Son statut spécifique lui permet actuellement de développer des activités très variées, destinées tant à l'État qu'aux collectivités territoriales et aux partenaires économiques, et dont certaines seulement relèvent du service public. Cette possibilité doit lui demeurer acquise. Les activités internationales de l'IGN ont déjà été transférées à une filiale.

L'État ne tardera pas à préciser à l'établissement les objectifs et les missions qu'il lui assigne. La révision générale des politiques publiques, instrument adéquat pour doter du meilleur statut les différents opérateurs de l'État, pourra lui être appliquée. Naturellement, avec Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau, nous serons très attentifs à ce que les propositions faites pour l'IGN lui permettent à la fois d'assumer l'intégralité de ses missions et de se développer dans toutes les directions.

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Je remercie M. le ministre d'État d'avoir anticipé en partie mes questions en témoignant de son attachement au service rendu par les subdivisions de la DDE en matière de conseil aux collectivités locales. C'est cependant moins la gratuité que le manque de fonctionnaires qui pose problème. La réduction du nombre d'agents publics prive nos territoires de compétences pourtant indispensables.

Ma question portera sur un effet collatéral de la réforme des permis de construire, dont M. Perben a voulu simplifier – peut-être à l'excès – la délivrance, transformant presque en régime de déclaration ce qui relevait du contrôle *a priori*.

En milieu rural, bon nombre d'habitations, neuves ou anciennes, ne peuvent être raccordées au tout-à-l'égout. Or, depuis le 1^{er} octobre, date d'application de la réforme, la liste des pièces devant être jointes aux demandes de permis de construire ne prévoit aucun document relatif à l'assainissement des eaux usées – qui constitue pourtant un enjeu essentiel du développement durable. Quand auparavant un contrôle *a priori* permettait de vérifier que l'aménagement envisagé resterait sans conséquence sur l'environnement, le contrôle s'exerce désormais *a posteriori*. Si une bêtise a été commise, on s'en aperçoit trop tard. Même dans le cas de grosses opérations immobilières, les syndicats intercommunaux ne sont plus associés au raccordement à un dispositif d'assainissement des eaux usées. Quelles dispositions le Gouvernement compte-t-il mettre en œuvre afin de corriger cette regrettable lacune ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie. Bien que la récente réforme du permis de construire ait amélioré significativement le service rendu aux usagers, qui y gagnent en sécurité juridique et en simplicité des procédures, elle est en effet une source de difficultés en ce qui concerne l'assainissement. Le problème n'a d'ailleurs pas échappé à vos collègues sénateurs, puisque l'un d'entre eux m'a interrogée sur ce sujet lors d'une récente séance de questions orales sans débat.

Un groupe de travail a donc été constitué, qui réunit des représentants du ministère de la santé, du ministère de l'intérieur et du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Ses travaux devraient aboutir à proposer des modifications réglementaires et/ou législatives, qui seront confirmées à l'issue d'une concertation entre l'État et les collectivités locales, premières concernées par ce problème. L'Association des maires de France a d'ores et déjà été contactée.

M. le président. La parole est à M. François Brottes, pour poser sa seconde question.

M. François Brottes. J'imagine, madame la secrétaire d'État, que vous ne prenez pas cette question au sérieux uniquement parce qu'elle a été évoquée par les sénateurs. Après tout, de par votre parcours, vous connaissez bien mieux cette assemblée...

Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie. Nous avons déjà commencé à travailler sur le sujet !

M. François Brottes. J'espère que le groupe de travail remettra ses conclusions sans tarder. Une modification législative s'impose, tant certaines situations peuvent se révéler calamiteuses.

Ma seconde question concernera les transports.

On a évoqué tout à l'heure les départements sans hiver. D'autres connaissent non seulement des hivers, mais sont de surcroît montagneux. Les routes y sont étroites et sinueuses, et le relief empêche parfois d'aménager des arrêts de bus sécurisés. L'organisation du ramassage scolaire y est rendue plus difficile. Le transport collectif « classique » – d'ailleurs rare dans de telles zones – justifie que l'on aménage des arrêts permanents. Mais, pour le ramassage scolaire, surtout lorsque l'habitat est dispersé, cette organisation doit être adaptée, les arrêts variant en fonction de l'âge et de la scolarité des enfants. Or les autorités organisatrices des transports – les départements, en l'espèce – considèrent, au vu des règles en vigueur en matière de sécurité et du code de la route, qu'il est impossible de prévoir des arrêts dans bon nombre d'endroits. Dès lors, c'est la sécurité des enfants eux-mêmes qui est menacée, en particulier sur les parcours qu'ils doivent faire à pied, d'autant que, l'hiver, il fait souvent nuit lorsqu'ils se rendent à l'école ou en reviennent.

Ma question sera simple : est-il envisageable d'adapter, sans y renoncer, les règles de sécurité applicables, de sorte que les autorités organisatrices de transport puissent assumer le ramassage scolaire en zone de montagne sans que leur responsabilité soit mise en cause ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Vous avez raison de souligner ce problème, dont j'ai eu l'occasion de prendre la mesure lorsque j'étais responsable du transport scolaire au sein du conseil général de mon département. Comment satisfaire les familles, qui souhaiteraient parfois que les autobus viennent chercher leurs enfants jusque dans leur chambre et les y ramènent ? (*Sourires.*) Quant aux impératifs de sécurité, déjà contraignants en milieu rural, où se posent des problèmes relatifs à l'éclairage ou à la circulation dans les hameaux, ils le sont encore plus en zone de montagne.

Le transport collectif routier est soumis dans ces zones à certaines règles spécifiques – dispositifs de freinage renforcé, notamment – dont la catastrophe de Laffrey, survenue dans votre département, a d'ailleurs souligné la nécessité. J'ai pu récemment vérifier que les cars scolaires étaient convenablement équipés. En revanche, en plaine comme en montagne, il n'existe pas de réglementation au sujet des points d'arrêt.

Pour tenter de résoudre ce problème sans retirer aux départements les responsabilités qui leur reviennent au titre de la décentralisation, le CERTU, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, travaille actuellement, en concertation avec le Conseil national des transports, à un guide d'orientation destiné aux conseils généraux et aux maires. Naturellement, les élus peuvent également compter sur les services de l'État pour être assistés dans cette tâche.

M. le président. Nous en revenons au groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

La parole est à M. Yves Deniaud.

M. Yves Deniaud. Le contrat de plan État-Région 2000-2006 pour la Basse-Normandie prévoyait trois opérations d'aménagement sur la RN 12, dont aucune n'a connu de commencement d'exécution, en dépit des assurances données par les ministres successifs. Il s'agit du doublement de la déviation d'Alençon ; de l'engagement, dans la continuité de celle-ci, de la déviation de Saint-Denis-Sur-Sarthon par les acquisitions foncières et les ouvrages d'art de rétablissement ; et de la sécurisation, financée par les

crédits du programme régional d'aménagement de sécurité, du créneau de Gandelain. Ces parties de la RN 12 sont pourtant celles où, à l'ouest de Dreux, le trafic est le plus dense et le nombre d'accidents le plus élevé.

Compte tenu des engagements répétés de l'État, pouvez-vous me donner le calendrier de réalisation de ces trois opérations, qui forment un seul ensemble ?

D'autre part, à quelle date le plan de développement et de modernisation d'itinéraire de la RN 12 et le niveau d'engagement de l'État pour la période 2007-2013 seront-ils dévoilés ?

Nous demandons donc avec force que, grâce à la participation espérée des conseils régionaux, la mise à deux fois deux voies de cette grande liaison soit achevée dans cette période. (*« Très bien ! » et applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. M. Deniaud a souvent défendu avec beaucoup de talent cette RN 12, qui est importante en Basse-Normandie...

M. Yannick Favennec. Et en Mayenne !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. ... et en Mayenne également, comme vient de le préciser M. Favennec. Nous en avons d'ailleurs déjà parlé avec lui.

Les trois opérations font l'objet d'une étude commune, mais demeurent distinctes pour ce qui est de leur réalisation.

S'agissant de la déviation du chef-lieu, c'est-à-dire Alençon, les travaux de mise à deux fois deux voies vont commencer. Les acquisitions foncières et les travaux préparatoires pour Saint-Denis-sur-Sarthon – deuxième phase – sont prévues pour 2008 et 2009. Cela étant, je dois à la vérité de vous dire, monsieur Deniaud, que le financement des travaux de construction, faisant suite à cette deuxième phase, n'a pas encore été mis en place. Nous allons, en conséquence, devoir donner un coup d'accélérateur.

En ce qui concerne la troisième phase – la sécurisation du créneau de Gandelain – les travaux sur le point d'être engagés ont rencontré des difficultés techniques et administratives que vous connaissez bien, lesquelles ont conduit à envisager une solution différente, actuellement à l'étude, de celle initialement prévue.

Je vous propose donc de nous revoir sur la programmation de ces trois points pour que nous envisagions ensemble ce qu'il convient de retenir pour le créneau de Gandelain. Nous pourrions ainsi, comme je l'ai précisé à Mme Brunel, établir un calendrier très précis et définir les clés de financement, notamment dans le cadre des fameux programmes de développement et de modernisation d'itinéraire, mis en œuvre dès le début de l'année prochaine grâce aux informations des préfets de région.

M. le président. La parole est à M. Yves Vandewalle.

M. Yves Vandewalle. Madame la secrétaire d'État, je souhaite attirer votre attention sur certaines difficultés rencontrées par les collectivités territoriales qui veulent s'engager dans le développement durable.

Ma question comprendra trois volets.

Tout d'abord, les plans locaux d'urbanisme ne proposent pas d'outils performants pour prendre en compte et conserver la biodiversité. Quelles mesures le Gouvernement envisage-t-il de prendre afin d'y intégrer la conservation de la biodiversité et la préservation de la trame écologique ?

Ensuite, la protection des paysages ruraux contre l'urbanisation est compromise par un effet pervers et certainement inattendu de l'article L. 311-1 du code rural, récemment modifié par la loi du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux. En accordant le statut juridique d'« activité agricole » aux activités de préparation et d'entraînement des équidés domestiques, cet article favorise de fait le mitage du territoire, car il permet à des citoyens, aussi aisés qu'avisés, reconnaissons-le, de se transformer en prétendus agriculteurs pour acheter du terrain à des prix défiant toute concurrence et contourner les interdictions de construire dans les espaces naturels à vocation agricole pour bâtir dans le site de leurs rêves. Les exemples sont nombreux. Selon la jurisprudence du Conseil d'État, il est en effet impossible d'interdire à un agriculteur, même s'il n'a d'agriculteur que le nom, de construire un logement sur son exploitation. Face à cette dérive, les dispositions actuelles sont inappropriées et le mitage se développe. Quelles évolutions envisagez-vous, madame la secrétaire d'État, pour remédier à ce vide juridique ?

Enfin, la réglementation des plans locaux d'urbanisme ne permet pas aux collectivités territoriales de favoriser délibérément la construction durable, soit en s'affranchissant, lorsqu'il s'agit de ce type de constructions, de certaines règles relatives, par exemple, à la pente des toits, aux ouvertures ou aux matériaux, soit, à l'inverse, en prescrivant des règles particulières pour les constructions neuves comme, par exemple, l'installation de chauffe-eau solaires. Comptez-vous faire évoluer les dispositions législatives et réglementaires relatives aux PLU afin de donner plus de liberté aux collectivités locales en faisant confiance à leurs capacités d'initiative pour développer rapidement l'architecture et la construction durables ?

Ces évolutions pourraient d'abord faire l'objet d'une expérimentation dans les parcs naturels régionaux, si c'est nécessaire, puisque c'est une de leurs missions reconnues par la loi. Je profite de cette occasion pour vous remercier, madame la secrétaire d'État, de l'effort qu'a fait le Gouvernement en leur faveur.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie. Monsieur le député Yves Vandewalle, le groupe biodiversité – atelier 2 du Grenelle de l'environnement – a certainement été l'un des plus productifs. Sa grande idée, autour de laquelle se sont articulées de nombreuses discussions, était bien de créer une « trame verte ». En effet, il était nécessaire de prendre enfin en considération le fait que, pendant des années, se sont imposés juridiquement et de manière définitive en France des schémas d'infrastructures, notamment autoroutiers, ce qui n'a pas été le cas pour la protection des espaces naturels, espaces de haute qualité environnementale. La « trame verte » permettra de rééquilibrer progressivement, mais rapidement, ces deux éléments.

La « trame verte », c'est aussi une continuité entre nos espaces naturels. Vous connaissez bien le sujet, puisque vous êtes président d'un parc naturel régional. Nos espaces naturels, dont la préservation de qualité est reconnue au niveau européen, ont trop tendance à être considérés comme des îlots. Il ne s'agit d'ailleurs pas de modifier leur propre

type de protection, chacun pouvant conserver son statut, mais de veiller à ce qu'ils ne soient pas des îlots au milieu d'un territoire progressivement mité par la péri-urbanisation. Enfin, elle pourrait être un instrument de lutte contre le mitage. Vous avez cité l'exemple du développement, plus ou moins honnête, d'élevage d'équidés. La lutte contre le mitage a été l'objet d'une très forte convergence et d'un intérêt conjoint entre les différents acteurs du Grenelle de l'environnement, y compris entre les syndicats agricoles et les associations environnementales, ce qui n'a pas toujours été le cas.

Ces questions trouveront leur solution dans le comité de pilotage « trame verte ». Ce comité a d'ailleurs tant d'importance qu'il nécessitera le soutien et les conseils d'un parlementaire en mission. En effet – et cela apparaît dans votre question – la « trame verte » pose le problème de son articulation, qui demeure assez largement à définir, et les types de protections existantes. Qu'est-ce que changera la « trame verte » pour le PLU ? Comment s'insérera-t-elle dans les différents documents d'urbanisme ? Quelles seront les responsabilités des élus locaux en la matière ?

Vous avez posé le problème des réglementations du bâti qui ont, elles aussi, été largement développées dans le Grenelle de l'environnement, mais davantage au sein des ateliers « logement ». Le comité de pilotage devra très rapidement proposer des solutions : son installation avant le 15 décembre devra être suivie de propositions législatives et réglementaires. Pourquoi ne pas tenter une expérimentation dans les parcs naturels régionaux ? Tous les acteurs du Grenelle de l'environnement se sont rejoints sur l'objectif tendant à donner davantage de possibilités aux élus locaux avant-gardistes dans la mise en œuvre d'une politique de l'environnement véritablement innovante. En Espagne, par exemple, un élu local peut décider qu'il n'y aura pas de nouvelle construction dans sa ville sans chauffe-eau solaire, mais c'est actuellement impossible en France. Ce problème devra être résolu dans les suites qui seront données au Grenelle de l'environnement.

M. le président. La parole est à M. Yannick Favennec.

M. Yannick Favennec. La France, en matière de développement de l'agriculture « bio », a perdu l'avance qu'elle avait il y a dix ans. Aujourd'hui, un peu plus de 11 000 exploitations agricoles seulement, notamment dans mon département de la Mayenne, sont engagées dans le mode de production biologique sur une superficie de 552 824 hectares en « bio » ou en conversion, soit à peine 2 % de la surface agricole utile nationale. De 2001 à 2006, la consommation d'aliments issus de l'agriculture biologique a progressé de près de 10 % par an, alors que la progression moyenne du nombre d'exploitations « bio » n'était que de 2,5 % par an.

Le ministre de l'agriculture, Michel Barnier, a annoncé le 13 septembre dernier un plan quinquennal pour l'agriculture biologique reposant sur cinq axes : la recherche, la structuration des filières, la consommation de produits « bio », la réglementation adaptée, la conversion et la pérennité des exploitations agricoles.

Le Grenelle de l'environnement du 25 octobre confirme-t-il ces orientations ? Le Gouvernement est-il décidé à aller plus loin en faveur de la haute qualité environnementale des exploitations agricoles, à travers la promotion du label « Agriculture biologique » ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie. Monsieur Favennec, je veux, avant tout, saluer ici la très grande qualité du travail de Michel Barnier, travail conjoint que nous avons accompli au cours de la préparation et lors de la tenue du Grenelle de l'environnement, lequel a souhaité adosser à un volontarisme complémentaire les propositions du plan Barnier pour l'agriculture biologique, qu'il reprend à son compte. Nous poursuivrons ce travail conjoint, notamment à l'occasion des assises de la forêt et du bois, sujet auquel, je le sais, vous êtes aussi sensible.

La France se trouve dans une situation extrêmement paradoxale. Vous l'avez souligné, le goût des Français pour l'agriculture « bio » va croissant. Contrairement à certaines idées reçues, cet intérêt touche toutes les catégories socio-professionnelles et tous les portefeuilles, même si c'est plus ou moins facile. La consultation du public effectuée par le Grenelle de l'environnement l'a démontré : tout le monde a envie de pouvoir consommer « bio ». Or la France ne produit pas, loin de là, tous les produits biologiques qu'elle consomme, alors que le cahier des charges du « bio » est environnemental et que l'on aimerait que nos campagnes puissent en bénéficier. Ainsi, une part importante du « bio » que nous consommons est importée, notamment d'Allemagne, donc transportée dans des camions fatalement polluants, ce qui est dommage.

Le Grenelle de l'environnement a choisi de prolonger les engagements du plan Barnier, notamment en atteignant très rapidement une part de 20 % de produits biologiques dans la restauration collective. C'est un moyen de proposer des contrats pérennes aux agriculteurs, et donc de stabiliser un marché qui en a avant tout besoin. Cette politique a également une dimension sociale. Il est vrai que le « bio » est plus cher et l'introduire dans la restauration collective est une façon de proposer la qualité à tous et de créer un effet d'entraînement. Si les Français, qui prennent de plus en plus goût au « bio », en consomment dans la restauration collective, ils seront tentés de poursuivre l'expérience chez eux. Le « bio » sera introduit, pour commencer, dans les cantines des administrations d'État, qu'il s'agisse des repas ou de l'événementiel – cocktails, soirées... Cette politique devra évoluer rapidement pour s'étendre à l'ensemble de la restauration collective. Elle visera l'agriculture « bio », les produits de saison et de proximité, puisqu'il s'agit naturellement d'avoir une vue d'ensemble sur la qualité de notre alimentation.

Derrière cela, il y a un objectif en termes de surface agricole. Actuellement, l'agriculture biologique occupe 2 % de la surface agricole utile. Nous souhaitons porter cette part à 6 % en 2010 et à 20 % en 2020, ce qui constitue un objectif ambitieux. La priorité sera donnée aux espaces agricoles dans des situations de captage de la ressource en eau. Les modalités devront être précisées grâce à la mise en place très rapide d'un comité de pilotage.

M. le président. La parole est à M. Yves Deniaud.

M. Yves Deniaud. Monsieur le secrétaire d'État, deux opérations ont été réalisées sur fonds publics sur l'autoroute A88 entre Falaise et Sées : le doublement de la déviation de Falaise et l'aménagement de la section Sées-Argentan Sud, qui est prête à ouvrir. Le reste des opérations nécessaires pour achever la liaison entre Caen et l'A28, Calais-Bayonne, doivent être confiées à un concessionnaire. Toute la région attend impatientement qu'il soit désigné pour que les travaux se terminent le plus vite possible.

Où en est le processus de désignation et quand s'achèvera-t-il pour qu'on en finisse avec cette réalisation, qui a pris déjà beaucoup de retard ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Deniaud, l'autoroute A88 est déjà réalisée entre Caen et Falaise, et la section entre Argentan et Sées, financée dans le cadre de l'ancien contrat de plan État-région, sera mise en service à la fin de ce mois.

Il reste les fameux trente kilomètres à réaliser. Il a été décidé de recourir à une concession, et la procédure d'appel d'offres, dont on a beaucoup parlé, est en cours.

La direction générale des routes a le dossier en main. Le concessionnaire sera choisi très rapidement et nous ferons en sorte que les travaux, qui ne seront pas très longs, soient alors réalisés dans les meilleurs délais.

M. Yves Deniaud. Merci !

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite appeler votre attention sur les enjeux routiers dans la vallée du Rhône et vous interroger sur la réalisation de l'échangeur à péage supplémentaire d'Orange Nord à hauteur de Piolenc, qui consiste à créer une sortie autoroutière pour les usagers en provenance du sud. Cette réalisation est désormais inscrite au contrat de plan passé pour la période 2007-2011 entre l'État et la société Autoroutes du Sud de la France, gestionnaire de l'autoroute A7.

Depuis plusieurs années, j'appelle l'attention des gouvernements successifs sur la nécessité de compléter l'échangeur de l'autoroute A7 sur la commune de Piolenc pour soulager la circulation de la RN7 d'une partie de son trafic en évitant ainsi qu'il ne traverse l'agglomération d'Orange.

Par un courrier en date du 4 janvier 2007, le ministre des transports de l'époque, Dominique Perben, me confirmait alors la réalisation de cette opération, inscrite dans le contrat de plan 2007-2011 et financée par ASF.

Cet échangeur est vital et indispensable. Il présente un intérêt économique local en desservant une nouvelle zone d'activité et, de surcroît, il améliorera la sécurité routière dans une zone particulièrement chargée.

Aussi, je vous demande de bien vouloir m'indiquer sous quel délai la phase d'études sera terminée et à quelle date prévisionnelle les travaux de construction pourront être engagés.

Dès le début de cette nouvelle législature, j'ai posé la question en termes identiques par le biais d'une question écrite publiée au *Journal officiel*. Malheureusement, la réponse peut sans doute satisfaire un spécialiste, mais en aucun cas les élus et les populations concernés et, mon intelligence étant certainement limitée, je ne l'ai pas comprise.

C'est pourquoi je suis particulièrement satisfait de vous renouveler dans cet hémicycle ma détermination à voir la réalisation de cet échangeur aboutir dans les meilleurs délais, et je vous demande clairement de me préciser quand commenceront les études, quelle sera leur durée et à quelle date cet échangeur sera éventuellement réalisé.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Mariani, je vous prie de m'excuser si la réponse à votre question écrite était incompréhensible pour un élu. En étant un comme vous, j'aurais dû mieux la relire avant de la signer et de vous l'adresser. Je vous prie donc d'accepter mes excuses.

Ainsi que Dominique Perben s'y était engagé, cet aménagement est prévu dans le contrat de plan 2007-2011 entre l'État et ASF.

Pour le calendrier, si les difficultés techniques liées aux enjeux hydrauliques sont surmontées, l'enquête d'utilité publique pourra avoir lieu en 2010, et il faudra une enquête spécifique en application de la loi sur l'eau. À l'issue de ces procédures les travaux pourront commencer, une fois les acquisitions foncières réalisées.

Cela dit, rien n'empêche que l'on commence déjà à les réaliser pour gagner du temps. Je vais m'en assurer et je vous en tiendrai personnellement informé.

M. le président. La parole est à M. Étienne Pinte.

M. Étienne Pinte. Madame la secrétaire d'État, ma question concerne le problème de la dépollution de terrains appartenant à des propriétaires privés ou à l'État. J'y suis confronté dans ma ville pour des terrains appartenant au ministère de la défense, qui n'en a plus l'usage.

Le décret n° 76-225 du 4 mars 1976 permet aux représentants du ministère de la défense de prétendre qu'aucune dépollution ne peut être entreprise s'ils n'ont pas une connaissance très précise des travaux d'aménagement et de construction qui doivent être entrepris, de leur emprise au sol et de la profondeur des constructions.

Cette méthode un peu dilatoire ne facilite pas l'aménagement du quartier militaire de Satory, à Versailles, qui nécessite de lourdes études préalables tant pour les infrastructures que pour les superstructures.

Le coût de la dépollution pyrotechnique de ce terrain de soixante hectares est effectivement très élevé, de 9 à 12 millions d'euros, pour des travaux devant durer quatre ans. Le ministère de la défense n'est pas prêt à les financer et refuse même de vendre les terrains pour une somme dont on aurait déduit le coût de la dépollution, à charge pour l'acquéreur, un aménageur par exemple, de financer les travaux.

Alors que ces terrains pourraient permettre l'implantation d'entreprises, avec création d'emplois, ou la construction de logements, sociaux en particulier, la situation est totalement bloquée par un cadre réglementaire beaucoup trop strict. Comment pouvez-vous nous aider à sortir de cette situation inextricable ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie. Monsieur Pinte, c'est un sujet très complexe, et la réglementation ne permet pas d'exploiter toutes les bonnes volontés et les capacités financières des uns et des autres. Je me heurte un peu au même problème avec la base aérienne de Brétigny-sur-Orge, où, pour les mêmes motifs, l'évolution urbanistique est bloquée.

Une réflexion est en cours sur la possibilité de permettre à une commune de reprendre à son compte le coût des travaux lorsque le propriétaire et pollueur historique d'un terrain n'est plus connu. Je vous propose d'y intégrer ce problème particulier pour essayer de voir quelles sont les

possibilités juridiques pour qu'une commune ou un repreneur puisse passer convention avec le propriétaire historique d'un terrain, responsable des pollutions, en vue de préfinancer les travaux ou de gager le coût de la dépollution sur le prix de vente.

M. le président. La parole est à M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Ma question concernera le projet d'écotaxe kilométrique sur les poids lourds mais, auparavant, je voudrais souligner la qualité des rapports, qui constituent une mine d'informations.

J'ai lu dans celui de M. Saddier que le Gouvernement souhaitait poursuivre le développement de la LGV-Est, ce dont je me félicite. Ce n'est pas simplement une façon plus rapide d'aller en Alsace : c'est d'abord une façon de porter l'esprit du Grenelle au cœur même de l'Europe puisque nous souhaitons développer une alternative au transport aérien.

Ma question s'adresse à M. Bussereau, et je m'inspire en l'occurrence du rapport de M. Mariton, qui recommande que l'on mette en œuvre très rapidement le projet de taxe sur les poids lourds voté en 2006 qui doit être expérimenté en Alsace. C'est une façon de préfigurer ce qui devrait être mis en œuvre très bientôt au niveau national.

Pouvez-vous dire, monsieur le secrétaire d'État, avec quel calendrier et selon quelles modalités vous travaillez en ce moment ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Herth, le Grenelle de l'environnement, le ministre d'État l'a rappelé tout à l'heure, a acté le principe d'une taxe kilométrique sur les poids lourds utilisant le réseau routier national gratuit, c'est-à-dire les routes nationales et les autoroutes non concédées qui sont actuellement gratuites.

M. Bur et plusieurs parlementaires alsaciens ont voté en décembre 2005 un amendement prévoyant une expérimentation en Alsace d'une taxe de ce type pour une période de cinq ans. Vous êtes en effet victimes en quelque sorte d'un détournement de *LK Maut*, les poids lourds préférant passer du côté gauche du Rhin, l'autoroute étant gratuite, plutôt que de payer la *LK Maut* sur les autoroutes allemandes de l'autre côté. Il avait donc été retenu le principe d'une taxe sur le modèle de la *LK Maut* allemande. Il existe également un système suisse, qui sert à financer les grands ouvrages de franchissement, un système autrichien, un système tchèque. Comme M. Mariton, je suis allé sur le terrain voir l'ensemble de ces dispositifs.

Nous sommes à la fin de 2007, et il faudra au moins trois ans avant d'instituer cette écotaxe. Il faudra certainement monter un partenariat public-privé, choisir le système. Vaut-il mieux un système à l'allemande, avec GPS, ou un système à micro-ondes type portique comme en Autriche ou en République tchèque, qui me paraît plus adapté dans un petit pays que dans un grand ?

Il va falloir qu'on s'inspire de vous, les Alsaciens, qui serez les précurseurs et qu'on voie comment l'expérience va se dérouler en Alsace, plus rapidement.

Cette taxe sera affectée au financement des grandes infrastructures, comme cela a été décidé au Grenelle de l'environnement. M. Mariton a indiqué tout à l'heure dans son rapport qu'on pouvait en attendre au plus un milliard en année pleine en l'état actuel de la directive Eurovignette.

La France se bat, tout comme M. Barrot, le commissaire européen, pour que l'on passe à Eurovignette 2, Eurovignette 3, ce qui nous donnerait plus de souplesse.

Enfin, il faut tout de même penser à nos entreprises françaises de transport routier, qui assurent 80 % du trafic de marchandises dans notre pays et réfléchir avec elles à un certain nombre de mesures pour ne pas les mettre dans une situation concurrentielle difficile vis-à-vis de leurs collègues étrangers.

Bref, à partir du moment où le principe est acté politiquement par le Président de la République et où le ministre d'État souhaite qu'à la mi-décembre nous ayons un certain nombre d'éléments très concrets pour la mise en œuvre du Grenelle, nous pouvons nous donner un délai d'environ trois ans, si tout va bien, pour la mise en œuvre de cette taxe, en souhaitant être éclairés par l'expérience alsacienne.

M. le président. La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.* Je me permettrai de vous demander une précision, monsieur le secrétaire d'État.

Le Gouvernement souhaite-t-il mener à bien concrètement sur le terrain l'expérimentation alsacienne dans l'attente de la mise en œuvre de la taxe poids lourds à l'échelle nationale ou considère-t-il que l'expérimentation alsacienne demandée par notre vote de la fin de l'année 2005 est absorbée par le projet global ?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Comme toujours, monsieur Mariton, vous posez là une excellente question. La difficulté, si nous retenons l'expérience alsacienne, c'est que cela suppose que nous choisissons le système allemand. Il s'agit en effet de camions en provenance d'Allemagne, et qui transitent par la rive gauche du Rhin avant de repartir à la hauteur de Bâle. Il faut prendre garde à la cohérence globale de notre système.

Nous avons donc chargé un ingénieur des ponts et chaussées d'étudier ces systèmes et la décision finale n'est pas prise. Faut-il simultanément lancer l'expérience alsacienne et la généraliser au niveau national, ou s'occupe-t-on d'abord de l'Alsace, tout en lançant les appels d'offres pour l'expérience nationale ? La question n'est pas encore tranchée. Le Premier ministre et le ministre d'État ne souhaitent pas que nous retardions l'expérience alsacienne, et c'est la volonté du Parlement. Mais il serait dommage de retenir pour l'Alsace un système qui ne serait pas choisi ensuite pour le reste du territoire.

Cela pose aussi, monsieur Mariton, le problème de l'interopérabilité des dispositifs. Nous avons tous déploré – et c'était l'objet de la question de M. Lagarde – que la pluralité de nos systèmes d'électrification et de signalisation rendent difficile l'interopérabilité en matière ferroviaire. Ainsi, un Thalys doit utiliser plusieurs systèmes d'électrification et de signalisation pour rallier Amsterdam. Il ne faudrait pas que, dans cette Europe que nous souhaitons tous, nous soyons amenés à devoir utiliser le système allemand, le système tchèque ou autrichien – c'est le même – et un système

français encore différent. Nous voulons donc faire le choix du système le plus favorable à l'interopérabilité, comme le souhaite l'Union européenne, et non créer un dispositif spécifiquement alsacien différent du système français, lui-même différent des autres systèmes européens.

Toutes ces questions sont actuellement en débat, et nous serons très vite amenés à faire des choix.

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani, pour poser sa seconde question.

M. Thierry Mariani. Ma seconde question, monsieur le secrétaire d'État, portera également sur la circulation dans la vallée du Rhône. Mais je voudrais brièvement revenir sur la première.

Je voudrais d'abord préciser que vous n'avez pas à vous excuser car vous n'étiez absolument pas en cause : votre réponse était rédigée dans un français parfait. J'ai peut-être péché par défaut de clarté, et c'est à moi de m'excuser dans ce cas : j'ironisais simplement sur le fait qu'il n'y était pas précisé dans quel délai les choses se feraient. Or vous venez enfin de m'apporter cette précision, en me disant que les études débiteront en 2010. Je vous remercie donc de cette précision inédite. Mais vous comprenez que, s'agissant d'un itinéraire aussi surchargé en termes de trafic que celui qui relie Valence et Orange, comme pourra vous le confirmer mon collègue Hervé Mariton, j'espérais mieux s'agissant d'un projet signé en 2007 !

Pour en finir là-dessus, sachez que je serai particulièrement vigilant. Tout ce que je demande, c'est que ces études soient lancées au plus vite, afin qu'on sache si c'est possible ou non. J'ai cru comprendre que certains partenaires n'avaient pas manifesté une envie délirante de lancer ces études, mais cela n'entamera pas ma détermination à les demander aussi longtemps que nécessaire. Le lancement de ces études est la seule réponse que j'attends.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je veillerai, monsieur Mariani, à vous donner un calendrier très précis de tout cela. Puisqu'on a parlé de ce problème de desserte et de saturation de l'autoroute dans cette région, problème déjà souvent évoqué avec M. Mariton, ou avec notre collègue Éric Besson, je vous rappelle qu'elle est concernée par un autre projet très important : l'édification d'une gare TGV, projet qui suscite un intérêt réel. Nous y travaillons, pour que vous disposiez rapidement d'une solution alternative.

M. Thierry Mariani. Ma seconde question portera également sur cette portion, non plus cette fois sur l'autoroute, mais sur la route nationale 7.

Je voudrais vous entretenir de deux difficultés, et d'abord relayer les attentes des élus de Mondragon, commune située sur la RN7.

Ceux-ci souhaitent en effet la réalisation d'un carrefour giratoire sur la RN7, à l'intersection avec la route départementale 44, en lieu et place des feux tricolores actuels. L'implantation de ce giratoire permettrait d'accroître la sécurité du site. Pouvez-vous me préciser où en est ce projet ?

Quant à la mise en œuvre de la déviation de la route nationale 7 à Orange,...

M. Maxime Bono. On est loin du Grenelle de l'environnement, avec votre cuisine !

M. Thierry Mariani. ...il s'agit là aussi d'un projet ancien, dont l'absence de réalisation est la cause de nombreux embouteillages. Je souhaite là encore connaître le calendrier des travaux de cette déviation ainsi que son financement.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je vais essayer d'être le plus précis possible.

Le carrefour de la RN7 et de la route départementale 44 à hauteur de Mondragon a besoin en effet d'un équipement giratoire. Selon les services du ministère, ce carrefour n'est pas dangereux, ce qui, je crois, n'est pas votre avis. Quoi qu'il en soit, on n'a pas encore trouvé les moyens de le financer. Mais j'ai bien entendu votre appel, et je vais étudier avec vous et les collectivités qui pourraient être mises à contribution les moyens de passer des discours aux actes.

Quant à la déviation d'Orange sur la RN7, la déclaration d'utilité publique est intervenue le 20 mars de l'an passé et les acquisitions foncières ont commencé dans le cadre du contrat État-région alors en cours. La construction est évaluée à 70 millions d'euros, et je propose qu'on la retienne dans le cadre du prochain programme de développement et de modernisation d'itinéraires, du moins si M. le préfet de région le propose. Je pense que vous pouvez être actif en ce sens auprès de lui.

M. le président. La parole est à M. Philippe Armand Martin.

M. Philippe Armand Martin. Les conclusions du Grenelle de l'environnement sont désormais connues. Lors des consultations nationales, les Français ont montré leur intérêt pour les questions écologiques. Les mentalités changent : nous sommes au croisement des chemins : abandonner nos mauvaises habitudes anciennes, réagir face au défi que constitue l'urgence de sauvegarder l'environnement, et donner l'exemple aux générations futures, qui, plus que nous, devront affronter les conséquences des politiques menées jusqu'à présent.

Mais il me semble qu'au-delà des mesures qui seront mises en œuvre, il conviendra d'élaborer des dispositifs fiscaux incitant l'ensemble des Français, les collectivités, les entreprises à modifier leurs comportements, avec le souci permanent de préserver l'environnement. Je souhaite en particulier, madame la secrétaire d'État, attirer votre attention sur les systèmes de récupération des eaux pluviales.

Les précédents gouvernements ont été à l'initiative de diverses mesures fiscales visant à inciter les particuliers à développer de tels systèmes. En revanche, il semble que rien de tel n'existe aujourd'hui au profit des collectivités et des entreprises. Je m'interroge sur cette lacune, étant donné l'importance de leur consommation et de la superficie qu'occupe l'ensemble des bâtiments publics et privés. Le Gouvernement entend-il, conformément à l'objectif d'économie des ressources naturelles, mettre en place des mesures incitant les collectivités et les entreprises à participer plus encore à la récupération des eaux de pluie ? Si tel est le cas, quelles seraient-elles et quel pourrait en être le calendrier ?

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie. Il est vrai que, dans le contexte actuel – multiplication des sécheresses, réchauffement climatique, occurrence plus grande

des événements climatiques extrêmes –, il est important d'économiser l'eau, et nous nous efforçons de favoriser cette solution *via* les politiques publiques.

Il n'y a pas de solution universelle au problème de la sécheresse, mais la première réponse est sans doute la sobriété, en fonction des circonstances locales. À l'occasion de la loi sur l'eau, un certain nombre de députés, dont vous étiez, ainsi que Patrick Beaudouin, a souhaité que ce texte favorise le développement des dispositifs de récupération et de réutilisation des eaux de pluie. Ces dispositifs sont les bienvenus. Il s'agit en fait de remettre à l'honneur une pratique ancienne, puisque par le passé beaucoup d'habitations étaient dotées d'une citerne, ce système ayant été progressivement abandonné.

Cette loi a été promulguée en décembre 2006. Un premier arrêté, définissant les conditions de récupération des eaux extérieures, a été publié au *Journal officiel* en mai 2007. Un second texte en cours de rédaction encadrera l'usage des eaux de pluie à l'intérieur des bâtiments. Il devra être soumis au Comité national de l'eau le 15 novembre.

Mais ces textes concernent les particuliers, et la question qui se pose est de savoir ce qu'il est possible de faire s'agissant des entreprises et des collectivités. Le Parlement n'avait pas souhaité introduire dans la loi sur l'eau un système de crédit d'impôt pour les entreprises. Un des arguments avancés était que les quantités et les équipements étaient tels que les économies d'eau réalisées suffisaient à elles seules à en justifier la mise en œuvre. De plus, dans le système actuel, les entreprises comme les collectivités peuvent, à la différence des particuliers, recourir aux agences de l'eau. En effet, certaines, dans le cadre de leur action visant à économiser la ressource en eau, proposent des aides adaptées.

M. le président. La parole est à M. Patrick Beaudouin.

M. Patrick Beaudouin. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, la région Île-de-France souffre d'une grave carence en matière de transports en commun interbanlieue. Seul un métro en rocade autour de Paris, maillé avec les lignes radiales existantes ou en devenir – gares de métro, RER, bus et tramways – et reliant les zones denses mal desservies du territoire francilien, permettrait d'apporter une réponse satisfaisante à cette situation.

Convaincus de la nécessité de ce projet, baptisé « Arc express » par la région Île-de-France et « Métrophérique » par la RATP, la région et l'État ont inscrit dans le contrat de projet État-région 2007-2013 des crédits d'études de faisabilité technique et financière, à hauteur de 33 millions d'euros, dont 25 millions seront débloqués dès le mois de décembre prochain pour en accélérer la mise en étude.

Ce projet de « Métrophérique » a par ailleurs été inscrit dans les conclusions du récent Grenelle de l'environnement.

Jean-Paul Huchon, président de la région Île-de-France, m'a confirmé hier que sa réalisation pourrait débiter dans le Val-de-Marne, département où de nombreuses études ont d'ores et déjà été menées, grâce au financement du département, en faveur d'un métro en rocade appelée « Orbival ».

Ce projet d'envergure est le seul capable d'entraîner une modification profonde et durable de la physionomie des déplacements en Île-de-France, et de faire de cette région une région-capitale économique et écologique majeure dans le concert des régions européennes.

Compte tenu de la nécessité de le réaliser dans les meilleurs délais et du lourd investissement financier qu'il suppose – 2 milliards d'euros, soit 90 millions d'euros le kilomètre

selon la RATP – pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'État, nous indiquer quelle forme prendra l'engagement de l'État dans ce qui sera à l'évidence le plus grand projet structurant, en termes d'aménagement du territoire, réalisé en Île-de-France dans les cinquante prochaines années ?

Participation financière, engagement de l'AFITF, cautionnement d'un grand emprunt national, voire international, sur une longue durée, justifiée par le fait qu'il servira des générations d'usagers, et amorti par la création d'une taxe spécifique sur la richesse économique et urbanistique que ce métro permettra de créer le long de sa ligne, voilà quelques pistes qui pourraient être explorées.

Monsieur le secrétaire d'État, nous sommes face à une responsabilité historique envers les 11,5 millions de Franciliens. J'espère que l'État ne sera pas absent d'un tel projet.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Vous avez tout à fait raison, monsieur le député : c'est un projet essentiel. La chaîne de transports en région parisienne s'est organisée depuis les années 1900 avec la création du métro, dont on prolonge encore des lignes aujourd'hui. Il y eu ensuite, à l'inspiration de Paul Delouvrier, le grand schéma directeur et le RER, et enfin le coup de génie de l'interconnexion.

Mme Lepetit a évoqué tout à l'heure le problème de la ligne 13, et on voit bien que de nombreux Franciliens sont obligés de traverser Paris, au point de saturer certaines lignes de métro.

Le projet de « Métrophérique » ou d'« Arc express », selon qu'il est porté par la RATP ou par la région, est une priorité. Il peut y avoir plusieurs niveaux de « périphicité », mais cela relève du débat politique et de la définition du schéma directeur de la région Île-de-France. Quoi qu'il en soit, ce projet a été retenu dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Il constitue une priorité pour le Gouvernement, et des crédits seront mis en place dès l'an prochain pour ce projet ; certains sont même déjà inscrits dans le contrat de projet État-région.

Il faut maintenant travailler. À l'occasion de l'exposition consacrée aux transports qui s'est tenue récemment sur les Champs-Élysées, on trouvait, sur le stand de la région Île-de-France et sur celui de la RATP des cartes qui semblaient traduire une approche commune en ce qui concerne le Val-de-Marne. Nous serons donc à vos côtés pour faire avancer ce projet. C'est un projet d'envergure nationale puisqu'il est indispensable à la région capitale, et le Gouvernement le soutiendra.

M. le président. Nous avons terminé les questions.

Mission « Écologie, développement et aménagement durables »

M. le président. J'appelle les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », inscrits à l'état B.

État B

M. le président. Je mets aux voix les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ».

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 44 du projet de loi de finances, rattaché à la mission « Écologie, développement et aménagement durables ».

Article 44

M. le président. Sur l'article n° 44, je suis saisi d'un amendement n° 1 rectifié.

Pour soutenir cet amendement, la parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, et pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route. L'amendement n° 1 rectifié est rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 2 rectifié.

Cet amendement fait l'objet d'un sous-amendement, n° 198.

La parole est à M. le rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 2 rectifié.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. La commission des finances a adopté cet amendement, présenté par M. de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens, et visant à clarifier les conditions de financement des matériels de contrôle automatisé aux frontières fonctionnant par identification biométrique et installés dans les aéroports. Il s'agit d'un projet important, dont le financement doit être établi clairement, qu'il s'agisse des financements issus du budget ou de ceux qui proviendront du ministère de l'intérieur et du ministère de l'immigration, à propos desquels le Gouvernement aura sans doute l'occasion de répondre.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 2 rectifié et soutenir le sous-amendement n° 198.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Le Gouvernement partage le souci de M. de Courson de préciser la rédaction de l'article 44, mais souhaite conserver une certaine souplesse, compte tenu de l'évolution que pourraient connaître les modalités de partage du financement du contrôle biométrique aux frontières entre la taxe d'aéroport et d'autres sources budgétaires. La rédaction proposée par M. de Courson, selon laquelle les dispositifs de contrôles biométriques sont financés par la taxe d'aéroport, nous paraît en effet de nature à figer un peu trop les évolutions futures.

Le Gouvernement propose donc un sous-amendement tendant à indiquer que la taxe d'aéroport contribue, dans une proportion fixée annuellement par arrêté, au financement des dispositifs de contrôle biométrique.

Pour 2008, il est envisagé que ces dispositifs soient financés à hauteur de 50 % par la taxe d'aéroport et, pour le solde, par des dotations budgétaires en provenance des ministères prioritairement intéressés par le contrôle aux frontières.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. La commission est favorable au principe que précise le sous-amendement n° 198. Pouvez-vous cependant nous confirmer, monsieur le secrétaire d'État, que ce principe s'appliquera bien, comme nous l'avons compris, au-delà de la seule année 2008 ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Le budget est annuel par nature, monsieur Mariton !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Certes, mais, je réitère ma question : le principe du cadrage budgétaire précisé ici pour 2008 sera-t-il reconduit ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je suis, pour les années suivantes, à la merci du Parlement, monsieur Mariton. Je n'en retiens pas moins l'esprit de votre question, qui figurera au compte rendu des débats.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 198.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2 rectifié, modifié par le sous-amendement n° 198.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 3 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur spécial, pour le soutenir.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Il s'agit d'un autre amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 4 rectifié.

La parole est à M. le rapporteur spécial, pour le défendre.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Il s'agit encore d'un amendement rédactionnel.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 179 rectifié.

La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, pour le soutenir.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. L'amendement n° 179 rectifié vise à compléter l'article 44 par des dispositions qui étendent l'application des mesures de financement des missions de sécurité à plusieurs aérodromes ultramarins – en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les nouvelles collectivités territoriales de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin.

L'amendement prévoit également que des tarifs différents pourront être fixés pour les vols intérieurs, en fonction de leur destination. Les collectivités d'outre-mer devront naturellement être consultées.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. M. de Courson, rapporteur spécial pour les transports aériens et la météorologie et pour le contrôle et l'exploitation aériens, est favorable à cet amendement.

Étant donné que ce dernier prévoit aussi un prélèvement supplémentaire qui sera effectué lors du passage dans les aérodromes de ces quatre collectivités, j'ai, quant à moi, un avis plus réservé. Je me bornerai cependant à exprimer celui de M. de Courson.

M. le président. La parole est à M. Victorin Lurel.

M. Victorin Lurel. Saint-Barthélemy et Saint-Martin étant situées dans la circonscription dont je suis élu, je profiterai de l'occasion pour soulever une question sur laquelle je ne serai pas en mesure de prendre la parole lorsqu'elle se posera tout à l'heure, lors de l'examen de l'état D.

Sous réserve de vérification, il semble qu'une omission ait été commise dans l'article 16 de la première partie du projet de loi de finances. Le produit des amendes issues du contrôle automatisé des sanctions est en effet réservé aux départements en métropole et à la Réunion, où les routes nationales relèvent de la compétence du département, alors que, dans ce qu'on appelle les « départements français d'Amérique », c'est-à-dire en Guadeloupe, en Martinique et en Guyane, cette compétence revient aux régions. Il conviendrait donc de rectifier cette légère omission en faisant figurer dans le texte de l'article ces trois régions d'outre-mer.

Par ailleurs, je souscris bien évidemment à l'amendement n° 179 rectifié, qui propose un dispositif réclamé depuis longtemps, notamment à Saint-Barthélemy.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Lurel, vous m'avez fait parvenir tout à l'heure petit dossier sur ce point, que nous étudierons, si vous le voulez bien, avec la direction générale des collectivités locales et le service de la législation fiscale. Si tout va dans la bonne direction – ce qui semble évident compte tenu de votre explication –, nous présenterons cette rectification lors de l'examen du texte au Sénat, sous forme d'un amendement du Gouvernement.

Si vous le permettez, monsieur le président, je répondrai également, par correction, à M. Lurel à propos de la desserte des Antilles et de la décision du Conseil supérieur de l'aviation marchande à cet égard, qu'il a évoquées tout à l'heure.

Le Gouvernement est très attaché à ce qu'il y ait aux Antilles, comme d'ailleurs à la Réunion, à côté d'Air France, de Corsair et d'autres compagnies de toutes nationalités,

notamment européennes, de grands transporteurs régionaux. Air Austral joue ce rôle à la Réunion, dans l'océan Indien et à Mayotte, et Air Caraïbes dans les départements de Martinique et Guadeloupe. Vous connaissez comme moi l'importance de cette question, sur laquelle nous avons d'ailleurs travaillé ensemble autrefois. Après de nombreuses difficultés, ces territoires disposent aujourd'hui de vraies entreprises, qui ont un marché régional important et assurent aussi des vols transcontinentaux entre la métropole et l'outre-mer.

Peut-être avez-vous noté aujourd'hui, monsieur Lurel, que le président de la compagnie Air Austral, M. Gérard Ethève, a proposé d'acheter des Airbus A380 et de les équiper en configuration maximum, avec environ 825 places, afin de réduire le coût de la desserte de la Réunion et des Antilles.

Air France nous a demandé de pouvoir, comme cela s'est déjà fait dans le passé, doubler sa capacité sur place en affectant à ce service un deuxième avion. Après avoir utilisé des Boeing 737, Air France exploite désormais des Airbus A319. Craignant tout d'abord, comme le CSAM, que l'exploitation d'un deuxième avion vienne casser ou assécher le marché des compagnies régionales qui se sont battues pour être présentes sur ce marché, je me félicitais de la décision du CSAM. Après avoir de nouveau discuté avec toutes les parties prenantes, notre position est désormais la suivante, et je tenais à l'indiquer devant votre assemblée : nous autoriserons l'installation d'un deuxième A319 aux Antilles, et ferons de même à la Réunion.

Par ailleurs, nous faciliterons – et le ministère de finances travaille à une éventuelle défiscalisation à cet effet – l'achat d'un nouvel A330, qui devrait permettre à Air Caraïbes d'augmenter sa desserte transatlantique et de desservir la Guyane, où nous disposerons enfin d'un deuxième transporteur.

Nous avons cependant demandé à Air France un engagement de parole : si l'exploitation de son deuxième avion venait à assécher le marché et mettre en difficulté la compagnie régionale, nous réétudierions immédiatement avec Air France la possibilité de mettre fin à cette expérience. En effet, le Gouvernement ne veut pas que l'on casse ces compagnies régionales que nous nous félicitons de voir enfin parvenues à des dimensions de grandes entreprises et dont nous avons besoin pour assurer, à côté d'Air France et des autres transporteurs, la desserte de l'outre-mer.

M. le président. La parole est à M. Victorin Lurel.

M. Victorin Lurel. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de cette précision à propos d'un projet qui a inquiété les opérateurs tant aux Antilles que, d'ailleurs, dans l'océan Indien avec Air Austral. J'ai pris bonne note de la réserve que vous avez prévue : Air France prend un engagement d'honneur de revenir sur cette augmentation de capacité si elle venait à briser la dynamique du transport aérien dans nos régions – car, de fait, elle augmente de quelque 570 % le volume du trafic sur les lignes demandées par Air France.

J'enregistre également avec beaucoup de satisfaction la perspective d'une aide à l'achat d'un appareil sous forme de défiscalisation et l'introduction d'une certaine concurrence sur la liaison Paris-Cayenne, qui relève aujourd'hui d'un monopole.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 179 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 44, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 44, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. Nous en venons aux amendements portant articles additionnels après l'article 44.

Après l'article 44

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 44.

La parole est à M. Maxime Bono, pour le soutenir.

M. Maxime Bono. L'amendement n° 44 ouvre aux villes ou aux EPCI de moins de 5 000 habitants, au lieu de 10 000 comme actuellement, la possibilité de bénéficier du versement-transport.

Dans le cadre du Grenelle de l'environnement, il s'agirait d'encourager le développement des transports collectifs.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Cet amendement prévoyant d'augmenter les prélèvements obligatoires, la commission des finances s'y est déclarée opposée.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Le sujet a été abordé hier lors du congrès du GART, qui s'est tenu à Clermont-Ferrand, où je me suis rendu avec M. Hortefeux.

Il existe trois ressources pour le transport urbain : ce que payent les clients, ce que payent les collectivités, et le versement-transport.

Élu d'une commune qui compte autour de 5 000 habitants, je suis sensible à votre proposition. Le Gouvernement est cependant défavorable à l'amendement, pour la raison qui a été énoncée par M. Mariton. Mais il faudra en reparler quand nous tirerons les conclusions du Grenelle de l'environnement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 44.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 43.

La parole est à M. Joël Giraud, pour le défendre.

M. Joël Giraud. J'évoquerai également l'amendement n° 50 rectifié, monsieur le président.

L'amendement n° 43 concrétise la réponse favorable que m'a apportée M. Bussereau à la question d'actualité que je lui ai posée le 10 octobre dernier.

Nous sommes au lendemain du Grenelle de l'environnement et des orientations ont été définies pour développer les transports propres. Il s'agit donc à présent de tout mettre en œuvre pour favoriser la mise en place des réseaux de transports en commun. Les communes touristiques sont particulièrement concernées puisque situées dans des territoires où le développement des modes de transports collectifs respectueux de l'environnement représente un enjeu très important. On vient d'ailleurs de le rappeler au sommet de Davos consacré aux rapports entre le réchauffement climatique et l'économie touristique. En effet, si l'on souhaite que les touristes accèdent aux sites touristiques sans leur véhicule individuel, ils doivent pouvoir bénéficier de réseaux de transports propres. L'amendement vise, en outre, à favoriser la mise en place de navettes pour les travailleurs saisonniers qui, souvent, ne peuvent pas résider sur place à cause de loyers trop chers.

À l'heure actuelle, seules les collectivités de plus de 10 000 habitants peuvent percevoir le versement-transport. Or la définition de la population établie par l'article R. 2151-1 du code général des collectivités locales ne prend pas en compte la population touristique, au contraire, d'ailleurs, de la population carcérale, par nature amenée à jouir, certes, d'une moindre mobilité...

M. Thierry Mariani. Cela vaut mieux !

M. Joël Giraud. L'amendement n° 43 prévoit donc que les populations comptées à part comprendraient désormais la population touristique saisonnière. L'amendement prévoit que cette disposition sera précisée dans des conditions fixées par décret, de façon à laisser le temps nécessaire à une concertation avec, notamment, l'Association nationale des maires des stations classées et des communes touristiques.

Un tel décret n'est en revanche pas prévu par l'amendement n° 50 rectifié.

Il ne s'agit donc pas de créer une taxe nouvelle. La disposition prévue, non seulement n'a pas d'incidence sur les finances publiques, mais place à égalité les entreprises dans les zones touristiques face à un service offert.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 43 ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Avec votre permission, monsieur le président, je reviens brièvement sur l'amendement n° 44 – même s'il a été rejeté –, pour susciter la réflexion de nos collègues socialistes. Il semblerait qu'il y ait en effet un décalage entre le dispositif et l'exposé des motifs puisque ce dernier proposait d'étendre le versement-transport aux communes de moins de 5 000 habitants alors que l'intention des auteurs de l'amendement paraissait plutôt d'en faire bénéficier les communes de 5 000 à 10 000 habitants.

J'en viens à l'amendement n° 43, sur lequel la commission a émis un avis défavorable. Néanmoins, je dois dire que, si la commission des finances s'est montrée clairement défavorable à l'amendement n° 44 dans la mesure où il prévoyait une extension un peu simpliste d'un prélèvement obligatoire existant, elle s'est montrée plus nuancée en ce qui concerne l'amendement n° 43 puisqu'il prend en compte une réalité territoriale qui mérite attention. Aussi, bien que la commission ait émis un avis défavorable, elle avait envisagé d'examiner à nouveau l'amendement lors d'une réunion qui n'a pas eu lieu.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Le débat au sein de la commission auquel M. Mariton fait allusion a également lieu au sein du Gouvernement. M. Giraud m'a récemment interrogé et l'on m'a posé une question au Sénat sur le même sujet. On doit en effet répondre au besoin des travailleurs saisonniers de se déplacer alors qu'ils n'ont bien souvent pas d'attaches familiales sur place et ne possèdent pas forcément de véhicule. On doit aussi prendre en compte, monsieur Giraud, les touristes eux-mêmes qui ne disposent pas tous de voitures individuelles ou qui préfèrent, dans des régions très embouteillées l'été, utiliser les transports collectifs. Vous posez donc une bonne question.

Aussi, je vous demande de bien vouloir admettre qu'en vous répondant par la négative, le Gouvernement ne ferme pas la porte. Vous avez vous-même parlé de l'intérêt de consulter l'association que préside M. Borotra, l'Association nationale des maires des stations classées et des communes touristiques. On pourra également dialoguer avec l'Associa-

tion nationale des élus de la montagne, qu'a présidée M. Brottes et que préside maintenant M. Saddier, mais aussi avec l'Association nationale des élus du littoral, tout aussi importante.

L'avis du Gouvernement est donc pour le moment négatif, mais, j'insiste, vous posez une question intelligente qui mérite un débat auquel je vous invite à participer dans les semaines à venir.

M. le président. La parole est à M. François Brottes.

M. François Brottes. Les grandes heures du Parlement ont souvent lieu le vendredi en fin de journée... Lorsqu'un membre du Gouvernement exprime avec autant d'enthousiasme un avis négatif sur un amendement, cela signifie, en gros, qu'il s'en remet à la sagesse de l'Assemblée. *(Sourires.)*

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Non ! Nous savons bien ce que signifie « s'en remettre à la sagesse de l'Assemblée » !

M. François Brottes. J'invite donc l'ensemble de nos collègues à bien comprendre le message. La meilleure façon d'avancer consiste à voter l'amendement, le Gouvernement ayant ensuite la faculté de trouver les solutions adaptées à la mise en œuvre la plus rapide possible de la disposition proposée, tant il est vrai que, très franchement, elle dépasse le clivage droite-gauche.

Je rappelle que la loi relative au développement des territoires ruraux prévoit certaines obligations pour les collectivités locales en matière de transports des saisonniers comme en matière de scolarisation de leurs enfants. Or nous nous trouvons déjà quelque peu hors la loi dès lors que les communes touristiques ne satisfont pas à ces obligations.

M. le secrétaire d'État le sait parfaitement et son hésitation est peut-être liée au fait que l'arbitrage gouvernemental n'a pas encore été rendu. Aussi, je pense qu'il faut l'aider, et pour l'aider à obtenir gain de cause, nous devons voter cet amendement qui satisfera l'ensemble des communes touristiques, ainsi que tous ceux qui y travaillent. Je pense que chacun sur ces bancs l'a bien compris. Monsieur le secrétaire d'État, nous allons donc faire le maximum pour vous aider ! *(Sourires.)*

M. le président. Monsieur le secrétaire d'État, vous êtes sensible à la sollicitude de notre collègue mais seulement jusqu'à un certain point, si je comprends bien...

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le président, je suis toujours sensible au talent de M. Brottes, talent que je suis heureux de saluer ici.

Monsieur Brottes, j'admets qu'il y a un vrai débat sur cette question. Cependant, je sais ce que signifie « s'en remettre à la sagesse de l'Assemblée » – j'ai été parlementaire, et notamment secrétaire d'État au budget.

Pour parler sérieusement, comme vous l'avez fait, j'estime qu'on doit évaluer l'impact du dispositif proposé dans nos petites communes ou intercommunalités touristiques, où l'on ne trouve pas que de grandes entreprises. Or les phénomènes saisonniers fragilisent les plus petites d'entre elles. Ce n'est donc pas seulement pour des raisons d'arbitrage gouvernemental que je souhaite différer l'examen de cet amendement, et donc qu'il soit rejeté.

Je prends l'engagement devant l'Assemblée nationale que nous allons travailler rapidement avec les commissions et avec les élus concernés. J'insiste sur le fait que le refus de la part du Gouvernement, aujourd'hui, de cet amendement ne constitue en rien une fin de non-recevoir *ad aeternam*.

Le Gouvernement souhaite seulement examiner la situation posément, dans la concertation, en accord avec l'esprit du Grenelle de l'environnement.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Giraud ?

M. Joël Giraud. Non, monsieur le président. Je souhaite juste dire à M. le secrétaire d'État que, dans sa sagesse, il s'approche d'un avis favorable. Je voudrais l'aider davantage encore...

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je n'ai pas besoin d'aide !

M. Joël Giraud. ... en lui disant que, compte tenu des seuils de déclenchement du versement-transport, seraient essentiellement concernées des entreprises de plus de vingt salariés et, plus particulièrement s'agissant des stations de montagne, des sociétés privées de remontées mécaniques qui contribueraient à un dispositif qui leur bénéficierait d'ailleurs directement.

Il serait donc bon d'en appeler à la sagesse de l'Assemblée à propos de l'amendement n° 43 qui, de surcroît, je le répète, prévoyant un décret d'application, permet de se donner le temps de la réflexion.

M. François Brottes. De plus, il s'agit d'une possibilité, pas d'une obligation !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 43.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 50 rectifié.

Cet amendement a déjà été défendu.

Je le mets aux voix.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Budget annexe « Contrôle et exploitation aériens »

M. le président. J'appelle les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », inscrits à l'état C.

État C

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 12.

La parole est à M. le rapporteur spécial, pour le soutenir.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Il s'agit de tirer les conséquences d'observations formulées par le Comité interministériel d'audit des programmes. Pour la clarté budgétaire mais aussi dans un souci de cohérence économique, l'amendement vise à transférer vers le programme « Formation aéronautique » les crédits affectés à cette formation qui figurent actuellement dans d'autres programmes du budget annexe : soit l'intégralité des crédits de l'action « Formation » du programme « Navigation aérienne » et les crédits du programme « Surveillance et certification » pour ce qu'ils concourent à la formation aéronautique.

Il s'agit d'un sujet de fond. Aujourd'hui, un certain nombre de personnels sont formés par l'École nationale de l'aviation civile avec les crédits budgétaires que je viens de citer. Ces personnels sont embauchés par des compagnies aériennes pour certains d'entre eux – comme ce n'est pas le cas de tous ceux que j'ai mentionnés, le basculement de financement peut être modulé – qui tirent un profit

immédiat d'un effort budgétaire. On peut donc imaginer d'autres modes de financement que ceux qui prévalent aujourd'hui.

J'insiste, l'amendement vise donc à renforcer la cohérence de la présentation budgétaire, mais aussi la cohérence de l'organisation économique du secteur.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Comme toujours, l'auteur de l'amendement, M. de Courson, a bien travaillé et le Gouvernement accepte naturellement le principe de l'amendement.

Simplement, pour des raisons techniques et sociales, le Gouvernement demande, comme c'est le cas pour la valse, qu'il soit procédé à sa mise en œuvre en deux temps.

M. François Brottes. Une valse à deux temps, c'est plutôt rare !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. C'est vrai, mais nous sommes capables de tout, en Charente, monsieur Brottes. *(Sourires.)*

Dans le PLF pour 2008, l'action « Méthodes et organisation du contrôle » contribue au financement de l'ENAC, chargé de la formation initiale et continue. Or le transfert des crédits de cet opérateur, avec une convention de délégation d'établissement, ne soulève pas de difficulté particulière. Le Gouvernement propose simplement, je l'ai déjà évoqué avec M. de Courson, que le transfert de la partie du programme « Navigation aérienne » ne soit pris en compte qu'à partir du PLF pour 2009. En effet, plutôt que de formation au sens traditionnel du terme, il s'agit pour partie d'un entraînement et d'entretien des compétences.

Il serait donc plus logique de distinguer deux actions, l'une de formation initiale relevant du programme « Formation aéronautique », l'autre de maintien des compétences et d'évolution, relevant plutôt du programme « Navigation aérienne ». Cette distinction nécessite un travail entre les différents centres de contrôle qui ne peut être réalisé dans le cadre du PLF pour 2008. Je suggère donc à la commission des finances et à son rapporteur spécial de retirer cet amendement et d'accepter l'amendement du Gouvernement.

M. le président. Il s'agit de l'amendement n° 199...

M. le secrétaire d'État chargé des transports. En effet, monsieur le président. Il s'agit d'un amendement qui invite à accomplir la moitié du chemin proposé par l'amendement n° 12.

M. le président. Retirez-vous l'amendement n° 12, monsieur le rapporteur spécial ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Je crois, en effet, que l'on peut prendre acte de la bonne volonté du Gouvernement et de l'avancée positive qu'il propose, en accomplissant, donc, un demi-temps...

M. le président. L'amendement n° 12 est retiré.

Je suis saisi d'un amendement n° 199, sur lequel M. le secrétaire d'État chargé des transports s'est déjà exprimé et auquel la commission est favorable.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », modifié par l'amendement n° 199.

(Le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », ainsi modifié, est adopté.)

Compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route »

M. le président. J'appelle les crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route », inscrits à l'état D.

État D

M. le président. Je mets aux voix le compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

(Le compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » est adopté.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je remercie, au nom de Jean-Louis Borloo et de Nathalie Kosciusko-Morizet, MM. les rapporteurs et l'ensemble des députés qui ont consacré leur vendredi après-midi, dans un esprit constructif, de courtoisie et de cordialité, à ce débat et à l'adoption de ce budget.

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à l'aménagement durables.

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

M. le président. Mardi 13 novembre 2007, à quinze heures, première séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2008 (n° 189) :

Agriculture, pêche, forêt et affaires rurales :

Rapport spécial, n° 276, annexe III, de M. Nicolas Forissier, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan ;

Avis, n° 278, tome I, de MM. Antoine Herth et Gilles D'Ettore, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

À vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2008 (n° 189) :

Agriculture, pêche, forêt et affaires rurales *(suite)*.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante-cinq.)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN-PIERRE CARTON*



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	155,70
33	Questions..... 1 an	97,60
83	Table compte rendu..... 1 an	25,80
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	136,60
35	Questions..... 1 an	71,20
85	Table compte rendu..... 1 an	21,20
95	Table questions..... 1 an	14,00
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	797,70
27	Série budgétaire..... 1 an	98,80
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	638,20

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 23 décembre 2006 publié au *Journal officiel* du 31 décembre 2006

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 1,80 €
(Fascicules compte rendu et amendements)