

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012**

36<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**3<sup>e</sup> séance du mercredi 2 novembre 2011**

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



<http://www.assemblee-nationale.fr>

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

### 1. **Projet de loi de finances pour 2012 (seconde partie) (suite)** (n° 3775-II) (p. 7053)

#### ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES (suite) (p. 7053)

Mme Geneviève Gaillard,  
M. André Chassaigne,  
M. Bertrand Pancher,  
M. François Brottes,  
M. Daniel Paul,  
M. Antoine Herth,  
M. Christophe Bouillon,  
M. Pierre Morel-A-l'Huissier,  
Mme Frédérique Massat.  
M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 7064)

Réponses de M. le ministre aux questions de: M. Philippe Duron, Mme Marie-Line Reynaud, Mme Claude Darciaux, M. André Chassaigne, Mme Martine Billard, M. Michel Hunault, M. François Rochebloine, M. Michel Hunault, M. Claude Bodin, M. Joseph Bossé, M. Olivier Dosne, M. Joël Giraud, Mme Catherine Quéré, Mme Chantal Berthelot, M. Michel Heinrich, M. Philippe Armand Martin, M. Dominique Caillaud, M. Philippe Duron, M. Yanick Paternotte, M. Yves Vandewalle, M. Patrice Martin-Lalande.

#### MISSION « ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES »

État B (p. 7078)

Amendement n° 291.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, le contrôle de la circulation et du stationnement routier, les services nationaux de transports conventionnés de voyageurs et les avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres.

Amendement n° 53.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances pour les transports aériens, la météorologie et le contrôle et l'exploitation aériens.

Amendement n° 23.

M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial de la commission des finances pour la prévention des risques et la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.

Amendement n° 24.

Article 50 (p. 7081)

Article 51 (p. 7081)

Après l'article 51 (p. 7081)

Amendements n°s 301, 296, 295, 299, 297.

#### BUDGET ANNEXE « CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS » (p. 7084)

État C (p. 7084)

#### COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES »

État D (p. 7084)

Amendement n° 289.

#### COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT ROUTIERS » (p. 7085)

Etat D

Amendement n° 294

#### COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS » (p. 7085)

Etat D

#### COMPTE DE CONCOURS FINANCIERS « AVANCES AU FONDS D'AIDE À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES »

Etat D

Amendement n° 288 rectifié.

Après l'article 64 (p. 7086)

Amendements n°s 286, 55.

### 2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 7087)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTIE DE M. MARC LE FUR,**

**vice-président**

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)*

1

## PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2012 SECONDE PARTIE (SUITE)

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2012 (n<sup>os</sup> 3775, 3805).

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET  
AMÉNAGEMENT DURABLES *(suite)*

**M. le président.** Nous poursuivons l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » (n<sup>os</sup> 3805, annexes 13 à 16, n<sup>os</sup> 3808, 3812).

Dans la suite de la discussion sur ces crédits, la parole est à Mme Geneviève Gaillard.

**Mme Geneviève Gaillard.** Monsieur le président, monsieur le ministre chargé des transports, mes chers collègues, la biodiversité, on en parle depuis un certain temps et on pourrait avoir le sentiment que nous sommes tous à son chevet, qu'il s'agisse de la biodiversité ordinaire ou de la biodiversité extraordinaire. Mais le budget dédié à l'urbanisme, aux paysages, à l'eau et à la biodiversité ne croît que de 0,4 % et la part affectée à cette dernière fait pleurer.

Si l'accent a été mis sur la protection de la nature, comme l'a indiqué le ministre, l'accent ne pèse pas lourd ! La crise aidant, il n'est pas évident que pour les acteurs locaux s'engager dans cette voie soit prioritaire. L'accent deviendra alors aussi lourd qu'une plume.

Pourtant, le Conseil économique, social et environnemental vient de rendre un avis au titre ambitieux « La biodiversité : relever le défi sociétal ». J'y ai relevé des propositions et suggestions pertinentes, urgentes à mettre en œuvre. J'en cite certaines à la volée, sans ordre de priorité : le CESE recommande par exemple que la France tienne ses engagements financiers annoncés à Nagoya en faveur de la biodiversité et de l'aide publique au développement ; il incite à trouver rapidement des financements innovants pour financer la politique de conservation de la biodiversité, telle la taxe sur les transactions financières ; de même, il insiste sur l'impérieuse nécessité de substituer une fiscalité écologique à des éléments de fiscalité existante pour orienter une transition

écologique dans la durée et de commencer cette transition dès la prochaine loi de finances, c'est-à-dire celle que nous examinons.

Le moins que l'on puisse dire est que le projet de budget ne reflète pas à leur juste importance et de façon sonnante et réverbérante ces domaines d'intervention.

J'ai moi-même travaillé sur le thème de la biodiversité avec Serge Grouard il y a quelques mois. J'ai rappelé dans mon rapport d'information certaines orientations et préconisations qui me semblent rester orphelines d'actions gouvernementales et de lignes budgétaires correspondantes. Je n'en citerai que deux : d'une part, la réflexion autour de l'ensemble des investissements et des politiques publiques outre-mer, où nos départements sont les plus riches en termes de biodiversité ; d'autre part, un calendrier de réduction allant jusqu'à un gel total de l'artificialisation des sols. Faut-il rappeler que la progression constante de l'urbanisation est à l'origine de la disparition annuelle de 80 000 hectares de terres agricoles et de très nombreux hectares d'espaces naturels et forestiers, à tel point que c'est l'équivalent d'un département qui disparaît tous les six ans ?

Nous nous sommes réjouis de la mise en place, enfin, du Comité national « trames verte et bleue », mais la question reste de savoir comment les parties prenantes au niveau local vont pouvoir s'approprier la démarche, et quelles sont les mesures d'accompagnement sur lesquelles les acteurs locaux pourront s'appuyer. De ce point de vue, rien dans ce projet de budget ne nous rassure s'agissant des moyens humains dont disposeront les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement – les DREAL – pour assurer leur mission d'animation, d'autant que, par ailleurs, le degré d'investissement du ministère de l'agriculture dans cette démarche, qui devait être d'ampleur nationale et territoriale, nous laisse très dubitatifs.

J'appelle aussi l'attention sur les crédits alloués au Conseil national de protection de la nature, ou CNPN, dont le rôle et les responsabilités augmentent d'année en année : alors que les demandes d'avis s'accroissent de façon énorme, la mise en œuvre des décisions du Grenelle devrait faire de cette augmentation une tendance lourde.

Je souligne enfin que le CNPN est la seule instance nationale dans laquelle la protection de la nature est obligatoirement prise en compte. Il m'aurait donc paru judicieux et légitime que lui soient attribués des moyens de fonctionnement à la hauteur de la mission qui lui est confiée depuis 1947 et qui ne cesse de prendre de l'importance depuis.

Le rapport Sainteny dont nous venons d'avoir connaissance sur les subventions et dispositions fiscales néfastes à la biodiversité devrait nous permettre de dénoncer et de réformer les politiques publiques défavorables à la biodiversité. En effet, ce rapport, rendu au nom du Centre d'analyse stratégique et dont l'auteur avait été chargé par une lettre de mission en date du 4 octobre 2010, vient enfin d'être rendu public. C'est un travail qui nous éclaire sur l'état d'errance des aides publiques, sur leur caractère trop souvent contre-productif voire néfastes pour la conservation de notre biodiversité.

Nous déplorons que cet engagement du Grenelle ait été ainsi bloqué. Doit-on en déduire que son contenu était gênant dans le cadre de l'élaboration du budget ? Publié après l'examen à l'Assemblée nationale du texte budgétaire, ce rapport remarquable n'a pas donné lieu aux mesures adaptées qu'il appelait de ses vœux. Voilà une perte de chance bien orchestrée alors même que le montant exorbitant de ces aides publiques dommageables à la diversité écologique serait de l'ordre de plusieurs dizaines de milliards d'euros. Votre gouvernement, en quête de niches fiscales et autres subventions publiques à supprimer, aurait été pourtant bien inspiré de s'y référer, afin d'équilibrer un budget si malmené en cette période de crise.

Parmi les différentes propositions du Centre d'analyse stratégique, nous aurions notamment souhaité voir repris dans le texte législatif la réduction des dépenses fiscales contribuant à l'étalement urbain, la création d'une TGAP sur les polluants atmosphériques, le rétablissement de la TVA à 19,6 % sur les engrais et produits phytosanitaires ou le renforcement du régime fiscal des forêts.

Ainsi, monsieur le ministre – sachant que je souhaite bon rétablissement à Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, malade ce soir –...

**M. Thierry Mariani**, *ministre chargé des transports*. Elle est sans voix !

**Mme Geneviève Gaillard**. ...la biodiversité, qui est un enjeu majeur pour l'avenir de l'humanité, ne me paraît pas en bonne posture aujourd'hui.

Pour conclure, je m'adresserai à vous-même, monsieur le ministre, pour poser une question quelque peu éloignée du sujet de la biodiversité. Je voudrais en effet savoir pourquoi l'État fait un chantage au financement du pôle d'échange multimodal de Niort, pourtant prévu dans le cadre du contrat de plan État-région, au prétexte que la communauté d'agglomération ne participe pas au financement de la ligne à grande vitesse. Qu'y a-t-il en effet de commun entre ces deux financements dont l'un est prévu dans un contrat de plan et l'autre pas ? Alors que la LGV ne passera que sur seize kilomètres dans les Deux-Sèvres et que la ville de Niort et les Niortais n'ont rien à en attendre sinon quelques désagréments – y compris en termes de biodiversité –, ce chantage ne m'apparaît pas républicain. Je vous demande donc de faire en sorte qu'il s'arrête. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. Thierry Mariani**, *ministre*. Il y a peu de chances qu'il cesse !

**Mme Geneviève Gaillard**. La ville de Niort n'a pas à subir les conséquences d'une décision de la région !

**M. Thierry Mariani**, *ministre*. Adressez-vous alors à Ségolène Royal !

**M. le président**. La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne**. Monsieur le ministre, une nouvelle fois vous nous avez présenté un projet de budget sous ses plus beaux atours, glorifiant en commission le triptyque habituel du Gouvernement : responsabilité, efficacité, dynamisme. « Litanie, liturgie, léthargie » disait Edgar Faure en d'autres temps. Disons que vous faites religieusement allégeance à l'application stricte de la RGPP dans les services du ministère comme chez les différents opérateurs. Vous faites l'éloge des 1 300 suppressions d'emplois dans le cadre de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » pour la seule année à venir, et affichez avec fierté des coupes claires

dans les dépenses de fonctionnement. Voilà une curieuse façon de mettre en œuvre les mesures du Grenelle de l'environnement !

J'essaie de comprendre votre logique : moins il y aura de moyens humains pour suivre, contrôler et évaluer les engagements pris dans le Grenelle 1 et 2, plus vous continuerez à vous prévaloir d'un volontarisme factice dans ce domaine. Or derrière votre satisfecit se cachent le désarroi et la colère de tous ceux qui chaque jour essaient de faire avancer notre pays sur la voie du développement durable.

Je veux parler des agents au service de la politique de l'eau, de la protection des milieux et des espèces, qui voient leurs effectifs fondre d'année en année pendant que l'on se gargarise de l'ambition des politiques nationales et européennes.

Je veux parler des chercheurs dans le domaine du développement durable, qui voient leurs crédits de recherche se restreindre d'année en année. J'y ai fait référence longuement comme rapporteur dans l'avis rendu au nom de la commission du développement durable sur la recherche dans les domaines du développement durable, en soulignant en particulier la situation proprement indigne due à l'éviction des contractuels et le gâchis du temps passé à monter les dossiers de demande de financement de la recherche.

Je veux parler de tous les établissements publics et instituts qui concourent à la définition et à la mise en œuvre des politiques publiques et qui se voient invariablement appliquer les mêmes orientations : réduction systématique des missions, des moyens et des effectifs. À l'IGN, à Météo-France, à l'ONEMA, à l'ONCFS, partout les mêmes méthodes conduisent aux mêmes effets : moins de présence sur le terrain, des conditions de travail dégradées, des missions abandonnées... On va ainsi jusqu'à prélever 55 millions d'euros à l'ONEMA issus de la redevance pour pollution diffuse et qui étaient destinés à la mise en œuvre du plan Ecophyto.

Il n'y a aucun doute : l'efficacité suggérée du Gouvernement s'accommode mal du bilan des actions engagées. Je prendrai un seul exemple, véritable symbole des contradictions et de l'illusion écologique entretenue par le pouvoir : les transports de marchandises par les modes alternatifs à la route.

L'objectif inscrit dans le Grenelle de l'environnement était de passer « à 25 % de fret non routier d'ici 2020 » et « d'atteindre une croissance de 25 % de la part modale du fret non routier et non aérien d'ici à 2012 ». Qu'en est-il aujourd'hui à la veille de 2012 ? La part du non routier ne cesse de baisser, avec une prévision de 11,5 % en 2012, alors que nous étions à 12,5 % en 2006. Pour le seul fret ferroviaire, l'évolution est encore plus dramatique : 13 % en 2009 lors du vote de la loi Grenelle 1, 9,1 % comme objectif pour 2012 ! Le rapport de juillet 2010 du Conseil général de l'environnement et du développement durable intitulé « Évolution du fret terrestre à l'horizon de 10 ans » conclut d'ailleurs que « ce serait déjà un très beau succès, partant des 12,5 % de 2006, de voir la part du fer et du fluvial [...] atteindre, non pas l'ambition des 25 % du Grenelle 1, mais quelque 16 à 17 % ».

Ces résultats, monsieur le ministre, ce sont ceux de votre majorité, qui a poussé avec zèle à l'application des plans fret successifs, lesquels ont conduit au démantèlement de la branche fret SNCF et à la suppression du wagon isolé. Ce fiasco est la conséquence directe d'un dogmatisme qui conduit à tout privatiser sans se soucier de l'intérêt général en matière sociale, environnementale et climatique.

**M. Thierry Mariani**, *ministre*. Vous oubliez les grèves !

**M. André Chassaigne.** Quelle cruelle réalité trois ans après le Grenelle ! Pourquoi me reviennent à l'esprit ces deux beaux vers d'Aragon :...

**M. Thierry Mariani, ministre.** Encore un démocrate !

**M. André Chassaigne.** ...« Il advint qu'un beau soir l'univers se brisa Sur des récifs que les naufrageurs enflammèrent » ?

**M. Thierry Mariani, ministre.** C'est beau !

**M. André Chassaigne.** Sans doute parce qu'il est temps que brille « au-dessus de la mer », non pas les yeux d'Elsa – ils brillent pour toujours –, mais tout simplement l'ambition de donner enfin à notre pays une grande politique écologique.

Tel est aujourd'hui l'engagement des députés communistes et du parti de gauche pour une véritable planification écologique à même d'opérer les mutations indispensables de notre système de production et de consommation, et de protéger efficacement nos milieux naturels.

C'est pourquoi nous rejetons fermement le projet de budget qui nous est présenté, budget dérisoire pour répondre aux enjeux environnementaux d'aujourd'hui et de demain. *(Applaudissements sur les bancs des groupes GDR et SRC.)*

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, comme l'a rappelé excellemment notre collègue Jean-Paul Chanteguet, le Président de la République a prononcé le 20 octobre dernier un vibrant discours afin de faire le bilan des années passées depuis le lancement, en octobre 2007, du Grenelle de l'environnement.

En 2007, Nicolas Sarkozy s'exprimait en ces termes : « Je veux que le Grenelle soit l'acte fondateur d'une nouvelle politique, d'un New Deal écologique en France, en Europe et dans le monde ». Grâce au Grenelle, la France est entrée peu à peu dans une nouvelle ère, celle de la démocratie écologique. La mise en œuvre progressive du Grenelle dans les territoires permettra, à n'en pas douter, la révolution écologique dont nous avons besoin.

L'écologie doit être au cœur du nouveau monde qui se construit. Un nouveau monde fait de règles et de valeurs, dans lequel l'économie verte alliée à une gouvernance transparente et plus participative permettra une performance financière durable au service des hommes en harmonie avec la nature. À la veille des négociations du G 20, c'est ce message que la France doit porter auprès des dirigeants du monde.

Ce matin même, notre ambassadeur en charge des négociations sur le réchauffement climatique, M. Serge Lepeltier, indiquait à la commission du développement durable environnementaux était prise au sérieux. Il nous rappelait aussi les prévisions dramatiques du GIEC : une augmentation de température de 5 à 6 degrés Celsius n'est plus de la science-fiction. Elle aurait pour conséquence une chute irrémédiable de la production de biens et de services alors que la population mondiale vient de franchir de cap des sept milliards d'habitants.

Un sondage de l'ADEME, l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, vient de révéler que 66 % des jeunes Français de quinze à vingt-quatre ans considéraient que leurs conditions de vie allaient devenir extrêmement difficiles à cause des dérèglements climatiques. Il est du devoir des politiques que nous sommes de faire en sorte que cette inquiétude cesse. Un troisième grand conflit mondial se profile peut-

être et certain ferment encore les yeux. Ils veulent continuer à faire « comme avant ». Ce sont les mêmes que ceux qui, à une autre époque, avaient signé les accords de Munich.

**M. Serge Grouard.** C'est très vrai !

**M. Bertrand Pancher.** Un nouveau projet de développement heureux se dessine, initié par le Grenelle de l'environnement. Ce projet équilibré porteur d'emplois et de nouvelles richesses est fondé sur une vision apaisée du long terme. Plus la crise est grave, plus il doit être soutenu.

Notre dette publique s'élève à plus de 1 600 milliards d'euros. Elle représente 86 % de notre produit intérieur brut. En ces temps de crise, avec une Europe au bord de l'explosion, nous aurions pu réduire la voilure en matière d'action environnementale, mais le Gouvernement n'a pas fait ce choix.

Avec plus de 9,7 milliards d'euros de crédits de paiement, le budget de la mission est en hausse de 1,5 %. Il témoigne de la volonté du Gouvernement d'amplifier son action dans le domaine de l'écologie, notamment dans celui des transports et des infrastructures.

Monsieur le ministre, nous exprimons notre satisfaction devant l'engagement du Gouvernement, qui s'est déjà concrétisé depuis plusieurs années par des avancées considérables dans le domaine de l'écologie. Ainsi, aujourd'hui, 3 500 éoliennes ont déjà été construites sur notre territoire *(Exclamations sur les bancs du groupe SRC.)*

**M. Philippe Plisson.** Vous pourriez chercher des exemples plus éloquentes !

**M. Bertrand Pancher.** La fiscalité environnementale permet de corriger un certain nombre de dérives. Nous nous sommes engagés grâce au crédit impôt recherche dans un grand nombre d'actions structurantes pour notre pays. Nous faisons évidemment confiance au Gouvernement pour amplifier cet effort.

Plus que jamais, nous pensons que la majorité incarne le nouveau projet de société dont ont besoin nos concitoyens. Un pays tout entier se retrouve dans ces engagements du Gouvernement, dans l'attente de la grande transformation écologique, économique et sociale. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

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

**M. François Brottes.** Monsieur le ministre, je pensais m'adresser à Mme Kosciusko-Morizet...

**M. Thierry Mariani, ministre.** Elle est malade !

**M. François Brottes.** Je voulais qu'elle sache, vous le lui direz, que si j'avais hésité à intervenir ce soir, l'attitude de Laurent Wauquiez cet après-midi, m'aurait convaincu de m'exprimer à la tribune. Tout à l'heure, il nous a expliqué qu'il avait préservé son budget alors que d'autres n'avaient pas su résister, et que les 8 millions d'euros en moins consacrés à la recherche, aux énergies renouvelables et aux économies d'énergie étaient d'autant moins un problème qu'il considérait que l'on avait déjà plus dépensé que prévu en la matière. Il a formulé cette réponse deux fois ; j'ai donc compris que je ne rêvais pas.

J'ai déjà eu l'occasion de dénoncer ici l'« erreur durable » de la politique de votre Gouvernement en matière d'environnement et de développement durable. Elle se concrétise par le sacrifice des investissements de long terme nécessaires pour relever le défi du réchauffement climatique.

C'est le cas en matière d'efficacité énergétique et de réduction de nos consommations d'énergie. Deux chiffres illustrent l'ampleur du problème. Peut-être ne les connaissez-vous pas ? Tout d'abord, la combustion d'énergie en France est responsable de 94 % de nos émissions de CO<sub>2</sub>. Ensuite, en 2009, les pertes d'électricité en ligne équivalent au triple de la production d'énergies renouvelables hors hydraulique. Ce dernier chiffre, mal connu, en dit long sur le manque d'audace de votre politique. « Moins perdre pour gagner plus » : cela pourrait faire un bon slogan environnemental, reconnaissez-le !

En effet, en France, le bilan n'est pas meilleur qu'à l'échelle de l'Union européenne, qui peine à atteindre les 10 % d'économie d'énergie, quand l'objectif est de 20 % en 2020.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** C'est vrai !

**M. François Brottes.** Selon l'Agence internationale de l'énergie, la France n'a amélioré ses performances en matière d'intensité énergétique que de 0,4 %, quand la moyenne européenne atteint 1 %, et que l'Allemagne, par exemple, a progressé de 1,5 %.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** C'est encore vrai !

**M. François Brottes.** Monsieur le ministre, je voulais dire à Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, sans remettre en cause son engagement et sa lucidité personnels sur ces questions, qu'elle avait senti le vent du boulet et tenté de sauver les apparences juste avant les présidentielles avec la fameuse table ronde sur l'efficacité énergétique.

Cette table ronde, lancée en juin dernier, compte moins de membres à l'arrivée qu'au départ. Elle tente de redorer le blason terni des lois Grenelle, mais cette initiative arrive trop tard pour en tirer quelque conséquence que ce soit dans ce budget. Je n'ose penser que ce calendrier était voulu afin de permettre de dire que l'on parle du sujet sans rien faire sur plan budgétaire.

Loin des apparences, seuls les faits comptent. Permettez-moi de m'attarder, par manque de temps, sur un seul des trois objectifs de cette table ronde, le premier d'entre eux : réduire la facture énergétique des ménages.

Effectivement, le budget énergie plombe le pouvoir d'achat des Français. Leur facture d'électricité et de gaz a bondi de 32 % en dix ans selon le magazine *60 millions de consommateurs* – un magazine que vous voulez privatiser pour qu'il ne dise plus la vérité...

**M. Pierre Morel-A-L'Huissier.** C'est un procès d'intention !

**M. Thierry Mariani, ministre.** C'est un peu caricatural !

**M. François Brottes.** Et pourtant c'est vrai ! Nous nous en sommes expliqués avec votre collègue Frédéric Lefebvre.

Les ménages pauvres consacrent déjà 15 % de leur revenu à l'énergie, et l'automatisation de l'accès aux tarifs de première nécessité a, semble-t-il, quelques problèmes de faisabilité juridique.

Comment réagissez-vous face à cette urgence sociale ?

Dans votre fameux grand emprunt, il n'y a rien sur les investissements considérables à mener dans la rénovation du bâti résidentiel et tertiaire. Pourtant, nous savons que la consommation de ce secteur ainsi que ses émissions de gaz carbonique pourraient être divisées par deux de façon extrêmement rapide.

Pour tenir nos objectifs climatiques, nous devrions rénover lourdement près d'un million de logements par an quand la loi Grenelle en prévoyait 400 000, et qu'en 2010, seuls

150 000 logements ont été concernés. Combien de logements ont été rénovés en 2011 ? On doit à peine en compter quelques dizaines de milliers, et encore.

Non seulement vous ne mettez pas ce qu'il faut sur la table, mais vous avez taillé dans les aides fiscales aux économies d'énergie pour les résidences principales des ménages, en faisant voter ici même une baisse de 1,2 milliard d'euros. Ce sont pourtant autant de dépenses qui auraient pu rapporter, mais vous n'en êtes pas convaincu.

Enfin, puisque nous parlons des ménages, disons un mot du bilan catastrophique de votre gouvernement en matière de lutte contre l'étalement urbain et d'optimisation du parc de logements. L'INSEE a clairement établi qu'en agissant sur ces deux facteurs, la consommation énergétique des ménages peut être réduite de 10 %.

Le très récent rapport du Centre d'analyse stratégique sur les aides fiscales nuisibles à la biodiversité pointe la responsabilité du prêt à taux zéro. L'un de vos principaux outils en matière d'efficacité énergétique a pour fâcheux effet pervers de financer en grande partie la construction de maisons individuelles, de favoriser le mitage en secteur périurbain, et d'encourager l'acquisition de logements neufs au détriment de la réhabilitation. Votre bilan est nul pour un dispositif qui a coûté, tenez-vous bien !, plus d'un milliard d'euros en 2011.

Monsieur le ministre, il ne suffit pas de dire pour changer les choses. Le bricolage ne suffit pas à mettre une société en mouvement, à la mettre sur la voie de la transition énergétique, qui seule peut nous permettre de préserver la planète, rendre notre économie compétitive et protéger le pouvoir d'achat de nos concitoyens.

Arrêtez de dire et engagez-vous à faire ! Sinon nous ferons à votre place. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et GDR.*)

**M. Pierre Morel-A-L'Huissier.** Ce n'est pas fait !

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Monsieur le ministre, lors de l'audition du Gouvernement par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, vous vous êtes félicité de ce projet de budget.

Permettez-moi de tempérer votre enthousiasme. Une remarque faite lors d'une réunion du *think tank* de la SNCF...

**M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.** Il y a un *think tank* à la SNCF ?

**M. Daniel Paul.** ...devrait en effet nous alerter : « Au vu des chiffres du secteur, il faudrait arrêter de déifier le fret ferroviaire. L'important serait de transporter les marchandises et de faire tourner l'entreprise, sur tous les modes, dans la réalité économique ».

Cette même « réalité économique » vous conduit à déposer un avant-projet de loi sur les lignes routières nationales en précisant : « Nous sommes dans une période où l'important est surtout de faire avancer la possibilité de mettre en œuvre d'autres services que le ferroviaire. »

Et c'est sans doute cette « réalité économique » qui pousse certains, à droite, à proposer d'aider financièrement les routiers dans le cadre de la mise en œuvre de la taxe poids lourds, en utilisant les fonds de l'AFITF, l'agence pour le financement des infrastructures de transport de France. Cette taxe, symbole du report modal, n'est pas encore en vigueur que les exonérations et les compensations se multiplient. D'autant que vous amputez sa subvention de

149 millions d'euros par une ponction de 53 millions d'euros au titre de la participation des opérateurs publics à la réduction du déficit.

Sans nier les difficultés du secteur routier, qui subit durement la crise, comment rendre crédible le report modal si on ne l'accompagne pas d'une revalorisation tarifaire et sociale du transport routier de marchandises ?

Or, et c'est une autre conséquence de la « réalité économique » à la mode libérale, le recul modal s'accompagne d'un recul social sans précédent. En effet, vous appliquez à la lettre le non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux, ce qui entraîne la suppression de 1 309 emplois équivalents temps plein. Pour Voies navigables de France, cela équivaut à la perte de 271 équivalents temps plein d'ici à 2013, sans oublier la perte de crédits liée à la taxe hydraulique.

L'avenir du pavillon français dans le détroit de la Manche est également compromis et, avec lui, celui de plusieurs centaines de salariés qui font les frais d'une concurrence déloyale et d'un dumping social effréné. SeaFrance, filiale à 100 % de la SNCF, a vu son plan de recapitalisation rejeté par la Commission européenne, laquelle est pourtant beaucoup moins regardante sur l'argent versé aux banques.

**M. Thierry Mariani, ministre.** C'est un commissaire socialiste qui l'a rejeté !

**M. Daniel Paul.** Quant à la situation de nos ports, monsieur le ministre, je vous ai dit en commission combien l'absence de politique résolue en matière de dessertes terrestres était pénalisante.

Comment ne pas voir que les assises du ferroviaire ont pour objets la fuite en avant en matière de concurrence et la casse du statut des cheminots ?

Ainsi, le plan fret consacre l'abandon du wagon isolé et un report modal estimé à un million de camions. Avec 2,5 milliards d'euros de crédits, RFF va devoir à la fois régénérer le réseau, construire des lignes nouvelles et subir une dette de 27 milliards d'euros qui devrait encore croître avec les projets en cours. Vous en faites supporter les conséquences à la SNCF par un accroissement inconsideré des péages ou encore par le passage de 75 à 155 millions d'euros en 2012 de la taxe sur le résultat des entreprises ferroviaires, qui, évidemment, est principalement à la charge de l'entreprise nationale.

Les effets sur le fret de l'ouverture à la concurrence sont visibles : nous sommes passés de 46,9 milliards de tonnes par kilomètre en 2004 à 16,9 milliards en 2010.

Que dire du schéma national d'infrastructures de transport ? M. Mariton l'affirmait en quelque sorte tout à l'heure : l'exercice est dénué de toute crédibilité faute de priorisation des projets et surtout de financements dédiés. 260 milliards sur trente ans, c'est tout simplement irréaliste sans même tenir compte de la crise que nous traversons actuellement.

Vous évoquez les partenariats public-privé, qui offrent au privé une belle rente au détriment des finances publiques. La LGV Tours-Bordeaux en est un parfait exemple. Mais il n'y aura pas de politique ambitieuse des transports sans maîtrise publique, fondée sur des financements pérennes, non soumis à la pression des marchés financiers.

La nécessité d'une politique ambitieuse nous amène à vous faire trois propositions.

Tout d'abord, la création d'un « versement transport régional », permettant aux régions de province de disposer d'une ressource propre ; je développerai ce point dans le cadre d'un amendement.

Ensuite, une maîtrise publique des sociétés d'autoroutes, avec affectation des ressources dégagées aux financements des infrastructures favorisant le report modal. Cette proposition est portée par mes amis du Sénat, vous la retrouverez lorsque vous défendrez votre budget devant eux. Rappelons que le bradage scandaleux que vous avez consenti aux sociétés d'autoroutes permet aux opérateurs privés de réaliser aujourd'hui deux milliards d'euros de bénéfices par an sur un chiffre d'affaires de huit milliards. Qui dit mieux ?

Enfin, nous vous proposons la création d'un livret défiscalisé, dédié au financement des infrastructures de transport, sur le modèle du livret A. C'est l'objet d'une proposition de loi que je viens de déposer. Les fonds partiellement centralisés par la Caisse des dépôts et consignations seraient disponibles pour des prêts à très long terme, pour le financement des projets retenus au SNIT et des investissements réalisés par les collectivités territoriales pour améliorer les performances des réseaux de transport.

Votre projet de budget est loin de cette ambition, nous ne le voterons évidemment pas. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. André Chassaigne.** Excellent, monsieur Paul !

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

**M. Antoine Herth.** Permettez-moi d'emblée de saluer les actions du ministère de l'écologie, ministère aux multiples facettes mais dont l'ensemble des actions est marqué du sceau de la prospective et animé par le souci de préparer l'avenir des jeunes générations de Français. Ainsi, l'intérêt de la majorité pour l'écologie et le développement durable dans l'action du Gouvernement explique la consolidation de ce budget dans un cadre global contraint.

Je me bornerai à évoquer deux des programmes qu'il pilote : les transports et la protection des ressources naturelles.

S'agissant des transports, vous savez que l'Alsace salue la mise en œuvre du cadencement généralisé des dessertes ferroviaires que vous avez décidé de lancer le 11 décembre prochain. Non seulement cette mesure est essentielle pour assurer une bonne articulation entre les dessertes TGV et l'offre des TER, en particulier dans le cadre du lancement du TGV Rhin-Rhône, mais cette mesure est également importante pour donner une vraie lisibilité aux sillons disponibles pour le fret ferroviaire. En ce sens, c'est l'une des pierres angulaires de la volonté partagée de relancer ce mode d'acheminement des marchandises.

Mais ce ne sera pas suffisant, nous le savons.

Les assises du ferroviaire devront faire d'autres propositions pour rénover cet édifice du fret qui fait partie du patrimoine collectif de la France. Je pense en particulier à la question de l'internalisation des coûts externes.

Ainsi, si une tonne de marchandise transportée par train coûte vingt-deux euros contre seulement vingt et un euros pour les camions, les coûts externes liés à la congestion, à la pollution et aux accidents coûtent cinq euros pour le train, contre douze euros pour la route. S'agissant du transport fluvial, ces chiffres sont de dix-sept euros par tonne transportée et quatre euros pour les coûts externes. En résumé, les vrais coûts du transport sont de trente-trois euros pour la route, vingt-sept euros pour le rail et vingt et un euros pour le fluvial.

L'internalisation de ces coûts externes, leur prise en compte dans le calcul global du prix de transport des marchandises, est donc un sujet central dès lors qu'il s'agit de créer les conditions d'un transfert modal tel que voté dans les lois Grenelle.

Ce changement de paradigme est aussi la condition *sine qua non* pour assurer le financement des grands projets futurs, je pense en particulier à la liaison fluviale Saône-Moselle ou Saône-Rhin, ou encore à des projets plus modestes comme la traversée des Vosges, qui pose à la fois la question de l'évolution de la concession du tunnel Maurice-Lemaire et celle de la bonne fin du contournement de Châteauneuf.

Aussi, monsieur le ministre, pouvez-vous rappeler le calendrier de mise en œuvre de la taxe sur le transport routier et particulièrement sur son expérimentation en Alsace ?

Ma deuxième préoccupation concerne la protection des ressources naturelles et de la biodiversité. J'ai eu l'honneur de mener une mission parlementaire sur le développement des techniques de biocontrôle comme alternative aux produits chimiques de protection des plantes.

Ce travail s'est inscrit dans la continuité du plan « Ecophyto 2018 » qui, je le rappelle, vise à réduire de moitié l'utilisation des pesticides dans les sept prochaines années.

Aux côtés du ministère de l'agriculture, le ministère de l'écologie s'est fortement mobilisé en faveur de ce programme, en particulier pour ce qui concerne l'évolution des pratiques des dix-sept millions de jardiniers que compte la France, mais aussi celles des collectivités et des gestionnaires de réseaux.

Pour réussir, ce projet ambitieux doit s'inscrire dans la durée. Il s'agit de convaincre, d'informer, de former 460 000 applicateurs agricoles, de soutenir les initiatives de la recherche, bref de mettre en œuvre un nouveau modèle de production agricole et d'entretenir des espaces publics et privés de façon innovante.

Le financement de ce plan est actuellement assuré par des crédits du budget de l'État, par des fonds de formation et par une fraction de la redevance de pollution diffuse.

Au regard des arbitrages votés par notre assemblée sur le budget de l'ONEMA, pouvez-vous nous indiquer quelle est votre approche pour assurer durablement le financement de ce programme, étant donné que les besoins annuels s'élèvent à quarante-quatre millions d'euros sur la part redevance ?

Voilà les deux points sur lesquels je voulais particulièrement mettre l'accent, en saluant encore une fois l'action du ministère de l'écologie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Christophe Bouillon.

**M. Christophe Bouillon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la mission « Écologie, développement et aménagement durables », ce n'est pas seulement l'addition de chiffres, c'est aussi un bon thermomètre du développement durable pour le Gouvernement.

Dès que l'on parle du développement durable, le Gouvernement n'a que le mot « Grenelle » à la bouche. Il faut dire qu'il résume et décrit assez bien vos intentions en la matière. La méthode du Gouvernement relève de l'astuce. Du grand art au service d'une noble ambition pourrait-on croire à la lecture de l'affiche. Un art consommé de la communication au service d'une ambition électorale à court terme, et d'ailleurs vite déçue, lisons-nous dans le générique final.

Acte premier : le grand remue-ménage, qui fait plancher tout le monde, en évitant au passage les sujets qui fâchent, comme le nucléaire.

Acte deux : la grande messe. Les mots prononcés s'inscrivent dans le registre de la grande histoire : « Je veux que le Grenelle soit l'acte fondateur d'une nouvelle politique, d'un new deal écologique en France, en Europe et dans le monde » disait le Président de la République. Rien que cela !

Acte trois : la loi-cadre qui rappelle les objectifs, eux-mêmes compatibles avec les engagements européens. Là encore, cela ne mange pas de pain : lorsque vous accrochez un cadre, la critique d'art reste circonspect, il attend le dessin, la peinture ou la photo pour commenter ; il fallait attendre la suite. La suite se fit d'ailleurs un peu désirer.

Acte quatre, le Grenelle 2, que l'on pourrait appeler la loi « boîte à outils ». De ce côté-là, on ne fut pas déçu. Des dizaines et des dizaines d'articles, plusieurs codes revisités, et – c'est là où le bât blesse –, au moins deux cents décrets d'application. M. Borloo n'était pas loin de la vérité lorsqu'il a qualifié cette loi de « cathédrale ». La cathédrale de M. Borloo, c'est au mieux un véritable labyrinthe, avec ses fameux deux cents décrets d'application donnant parfois l'impression de chercher à noyer le poisson ; au pire, c'est une cathédrale de sable, à l'image de ces sculptures éphémères qui disparaissent avec la vague. Disons-le tout net : depuis le Grenelle, vous n'avez cessé de le défaire et de le détricoter, atteints que vous êtes d'une espèce de complexe de Pénélope.

Les exemples ne manquent pas. Pour améliorer notre bouquet énergétique, la question des énergies renouvelables est essentielle, et même déterminante. Or vos atermoiements ont eu une conséquence très simple en la matière : nous n'atteindrons pas les objectifs du Grenelle, qui reprennent pourtant des engagements européens. En 2010, notre consommation d'électricité aurait dû provenir pour 21 % d'énergies renouvelables. Cette part n'a atteint que 14,6 %, soit le même niveau qu'en 1997. Quant à la production de chaleur d'origine renouvelable, elle devait augmenter de 50 % en 2010 par rapport au niveau de 2005, comme le prévoyait la loi de programme de juillet 2005, mais elle n'a finalement progressé que de 28 %, comme le rappelle le bilan énergétique de la France en 2010.

Pourquoi en sommes-nous arrivés là ? Parce que l'éolien terrestre et le photovoltaïque ont été les bêtes noires du Gouvernement. L'ambitieux et nécessaire objectif de porter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation d'énergie à l'horizon 2020 ne pourra être atteint sans un fort déploiement de l'éolien terrestre. Le lancement de l'éolien en mer, même s'il faut s'en féliciter, ne le compensera pas. D'ailleurs, les objectifs sont bien distincts : pour l'éolien terrestre, il s'agit de passer de six gigawatts aujourd'hui à dix-neuf gigawatts à l'horizon 2020. Nous en sommes à une puissance installée de 1 100 mégawatts par an, alors qu'il faudrait au moins 1 400, voire 1 500 mégawatts par an pour atteindre les 19 000 mégawatts en 2020. Ce n'est pas gagné : il est plus difficile d'ouvrir un parc éolien terrestre aujourd'hui qu'hier ; la filière est perturbée, les investissements ralentis.

**M. Philippe Plisson.** C'est vrai ! J'en témoigne !

**M. Christophe Bouillon.** La situation est comparable dans le photovoltaïque. Vous n'avez pas seulement fait éclater la bulle spéculative, vous avez découragé une filière en devenir. Les fameux emplois verts sont passés au rouge, on n'en verra sans doute jamais la couleur !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Vous parlez d'Eva Joly ?



**M. Christophe Bouillon.** Ce complexe de Pénélope s'illustre également dans le domaine des transports. D'un côté, vous autorisez la circulation des quarante-quatre tonnes, et de l'autre vous laissez faire l'abandon du fret. La part du fret ferroviaire a été divisée par deux entre 2000 et 2010, tandis qu'elle doublait en Allemagne. Je ne pousse pas le vice jusqu'à évoquer la taxe poids lourds, véritable Arlésienne.

Les deux exemples de l'énergie et du transport montrent bien que l'habillage « Grenelle » ne fait pas une politique. Depuis 2007, vous avez voulu nous servir le même plat : Grenelle par-ci, Grenelle par-là, mais vous oubliez au passage de rappeler que le Grenelle doit beaucoup à l'Europe. Il est souvent la traduction partielle de directives et d'engagements européens. Vous devriez être plus modestes.

**M. Bertrand Pancher.** Quand les choses vont bien, c'est l'Europe, quand elles vont mal, c'est nous !

**M. Christophe Bouillon.** Fabienne Keller en fait état dans un rapport récent ; malgré les progrès dans l'application du droit communautaire de l'environnement, le nombre de contentieux reste significatif. Quatre procédures en sont au stade du surmanquement, contre six en 2008 ; onze procédures en sont au stade du manquement contre dix en 2008, dont trois sont pendantes devant la Cour de justice de l'Union européenne. Les domaines les plus concernés par ces infractions sont l'eau, les déchets et la biodiversité.

Vous avez fêté les quatre ans du Grenelle, mais encore quatre ans à ce rythme-là, et il ne restera plus grand-chose de l'espérance suscitée par les débuts. Décidément, en 2012, il faudra aussi réenchanter le Grenelle ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Morel-A-L'Huissier.

**M. Pierre Morel-A-L'Huissier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de cette mission « Écologie, développement et aménagement durables » est important, avec 9,82 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 9,74 milliards d'euros en crédits de paiement.

Ce budget est à l'image de la volonté politique exprimée par le Président de la République et mise en œuvre par le Gouvernement et par le Parlement à travers notamment deux grands textes : la loi du 3 août 2009 et celle du 12 juillet 2010.

Je ne retiendrai que quelques programmes, en insistant d'une part sur les spécificités rurales, qu'il faut à mon sens reconnaître sans cesse, d'autre part sur certaines opérations qui me semblent devoir être mises en exergue courant 2012.

Dans le programme 203, « Infrastructures et services de transport », si j'ai bien noté les grandes orientations nationales qui consistent en particulier à favoriser la complémentarité et le rééquilibrage des modes de transport, je regrette qu'une analyse précise et objective n'ait pas été menée sur la spécificité de certains territoires ruraux qui ne peuvent avoir ni structures aéroportuaires ni liaisons fluviales, et qui dès lors n'ont comme orientations que le ferroviaire ou le routier, avec en plus des problèmes liés au relief et aux conditions météorologiques.

Je veux parler des zones rurales continentales, notamment celles du centre de la France, et plus particulièrement de la RN 88, dont la mise à deux fois deux voies est un véritable serpent de mer que ne sauraient régler ni le tronçon Albi-Rodez, qui est inscrit dans le budget, ni le PDMI.

Je vous demande dans le cadre de ce budget de faire un effort tout particulier sur le tronçon entre Séverac-le-Château et Langogne. Je veux également parler des deux lignes ferroviaires que sont la ligne Béziers-Neussargues et la ligne des Cévennes.

Tous les jours, toutes les semaines, tous les ans, motions, pétitions d'élus, de consulaires, de citoyens circulent sans que cela aboutisse réellement à une prise en considération objective, même si je dois saluer le dispositif « trains d'équilibre du territoire. »

Concernant le programme n° 170, « Météorologie », si je peux comprendre la RGPP et les évolutions technologiques, il est toujours difficile d'admettre que les restructurations de Météo France se fassent au détriment des zones rurales, entraînant une concentration des moyens humains et matériels sur des pôles urbains et péri-urbains, ce qui n'est ni une bonne vision de l'aménagement du territoire ni un geste de développement durable.

Le cas de la Lozère à Mende est symptomatique, d'autant que les relevés ne seront plus assurés individuellement, ce qui est dommageable pour un département d'altitude, traversé par l'A75 qui est souvent difficilement praticable en période hivernale.

Quant au programme 113 « Urbanisme, paysages, eau et biodiversité », je souhaite attirer votre attention sur sa complexité administrative qui ne permet pas à des territoires ruraux d'avoir une souplesse et une flexibilité en matière de normes.

Vous savez que je suis aujourd'hui en mission auprès du Président de la République pour les normes administratives et auprès du ministre de l'agriculture pour le grignotage du foncier agricole. Je me permets donc dans ce débat budgétaire d'appeler l'attention sur plusieurs points.

Le cadre budgétaire devrait conduire à lancer une réflexion rapide sur l'émergence des PLU ruraux, véritable dispositif simplifié de planification adapté aux territoires ruraux. Le PLU actuel n'est pas adapté.

Il faut également avancer sur la clarification indispensable des missions dévolues aux EPF et aux SAFER, avec, à mon sens, la nécessité de « conventionner » entre ceux qui s'occupent de l'urbain et du péri-urbain et ceux qui s'occupent du rural, ainsi qu'une nécessaire mutualisation des moyens financiers et humains.

Faudra-t-il qu'une loi l'impose ou qu'un décret en Conseil d'État l'exige ? Je souhaite que la concertation l'emporte en la matière.

Par ailleurs, la place des CAUE, définie par la loi sur l'architecture de 1977, n'a jamais été revue à l'aune de la décentralisation, de l'apparition de l'intercommunalité, du développement durable, alors même que ces structures existent dans pratiquement tous les départements français.

Ils sont au cœur même des problématiques spécifiques de l'urbanisme, de l'architecture et de l'environnement. Ils permettent dans bien des cas de fluidifier les relations entre les services instructeurs, les DDTM, souvent englués dans leur savoir technique et leur obsessionnelle mission de contrôle, en oubliant les objectifs, à savoir la construction, l'intégration paysagère, les économies d'énergie.

Un pétitionnaire, simple particulier, peut avoir cinq à dix interlocuteurs différents, et l'administration peut lui dire ce qu'il ne faut pas faire, mais ne peut ou ne veut jamais lui dire ce qu'il faut réellement faire.

Le ministère a une grande responsabilité en la matière. Je n'aurai de cesse de le dire et de le répéter, et d'autant plus qu'en zone rurale les terrains agricoles, l'interdiction du mitage, le relief, la météorologie compliquent les conditions d'accès au foncier et à la construction.

Au-delà de ces revendications, permettez-moi d'insister également, au nom de la ruralité, sur la nécessité d'accompagner l'émergence de parcs naturels régionaux et le label UNESCO.

C'est une chose d'avoir une conviction tendant à ce que tous les acteurs locaux se mettent, en liaison avec l'État, en concordance pour valoriser un espace ; mais une fois les labels PNR et UNESCO obtenus, il est très important que l'État puisse accompagner action ou telle ou telle mesure. Je souhaite avoir des réponses précises sur les engagements budgétaires de l'État en faveur des PNR et du label UNESCO.

**M. le président.** La parole est à Mme Frédérique Massat.

**Mme Frédérique Massat.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'enquête publiée la semaine dernière par Capgemini sur l'avenir énergétique et les menaces quant à la sécurité d'approvisionnement de notre électricité n'a rien de rassurant.

Elle permet de rappeler la forte dépendance énergétique de la France, qui, en période de pointe de consommation, ne peut faire face seule à la demande et importe de l'électricité en provenance d'Allemagne. Cette étude révèle également que les pointes de consommation augmentent d'année en année – +4,7 % en France en 2010 –, il existe donc une vraie menace pour la continuité de la fourniture électrique l'hiver prochain.

Parallèlement à ces données figurent celles de la précarité énergétique, qui ne cesse de croître et affecte de plus en plus de ménages. Les hausses successives du coût de l'énergie imposées ces dernières années ont aggravé les inégalités et contraint un grand nombre de personnes à ne plus pouvoir accéder à ce bien de consommation vital.

En janvier 2011, 6,5 millions d'individus auraient souffert du froid. Actuellement, en France, 13 % des ménages sont en situation de précarité énergétique. La plupart de ces « mal chauffés » sont plutôt âgés et habitent des maisons anciennes construites avant 1975 dans des zones rurales.

Or, face à l'incapacité de la France à parer aux pics de consommation et face à la détresse des personnes en situation de précarité énergétique, les choix politiques de ce gouvernement se sont révélés désastreux, aggravant considérablement la situation. Le budget qui nous est aujourd'hui soumis s'inscrit malheureusement dans cette veine.

Alors qu'il y a urgence à définir des politiques de soutien à l'efficacité énergétique, à la sobriété, aux énergies renouvelables et au développement des technologies de capture et de stockage du carbone, vous préférez concentrer tous les efforts de la France sur le nucléaire au détriment des autres filières et de la recherche. Rappelons que nous n'investissons que 0,15 % par point de PIB dans les énergies propres, soit neuf fois moins que l'Allemagne et cinq fois moins que la Chine!

De plus, à l'image de ce qui s'est passé cette année pour le photovoltaïque, l'instabilité réglementaire n'a pas permis le développement d'une filière et a détruit tous les éventuels projets de filière française. Il est inadmissible qu'aucune entreprise française ne figure parmi les dix premiers producteurs mondiaux d'éoliennes ou de panneaux photovoltaïques.

Je ne reviendrai pas sur l'épisode du gaz de schiste, à travers lequel nous avons pu voir où vous fixiez vos véritables priorités, c'est-à-dire auprès des grands pétroliers, plutôt que du côté de la protection de l'environnement.

Ce budget traduit ainsi les renoncements de votre gouvernement en faveur des filières vertes, avec d'un côté, la baisse de 20 % des moyens consacrés au changement climatique et, de l'autre, le désengagement de l'État en faveur des économies d'énergie. Pourtant, il est indispensable de soutenir efficacement la rénovation énergétique des bâtiments afin de réduire nos consommations énergétiques. C'est pourquoi nous ne pouvons cautionner la suppression du crédit d'impôt pour le remplacement des fenêtres et le rabotage du crédit impôt développement durable.

Pour terminer, je rappelle que Mme la ministre de l'écologie écrivait en 2008 dans son blog : « À cette jeunesse qui doute de ses aînés, je veux dire que ce monde en crise est également à l'aube d'un renouveau »...

**M. Bertrand Pancher.** Eh oui !

**Mme Frédérique Massat.** ...« que nous sommes à un moment passionnant de l'histoire de l'humanité qui appelle toute notre volonté et créativité pour inventer de nouveaux modèles de croissance, pour transformer en profondeur nos modes de production et de consommation. Le paquet climat-énergie, c'est le signal que l'Europe se met en ordre de marche pour réaliser sa transition énergétique, pour se mettre sur la voie d'un développement recentré sur les vrais besoins des sociétés humaines, plus harmonieux, plus solidaire et plus respectueux des équilibres de la nature. Bref, avoir vingt ans en 2008, c'est avoir la possibilité de participer à ce vaste chantier de mutation. » (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*) « Avoir vingt ans en 2008, c'est saisir la chance de s'engager dans cette révolution tranquille, cette révolution verte, cette révolution planétaire. »

**Plusieurs députés du groupe UMP.** Elle a raison !

**Mme Frédérique Massat.** Malheureusement, rien dans le budget 2012 ne permet de croire à la transition énergétique annoncée ; rien dans votre budget ne préfigure cette révolution tranquille, verte et planétaire, annoncée en 2008.

Ainsi, les engagements du Grenelle sont loin derrière nous, le budget et les différents rapports d'étape des engagements du Grenelle sont là pour en attester et nous le regrettons fortement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.

**M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports.** Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, qui ne peut malheureusement être présente ce soir. Elle avait, comme vous avez pu le constater, des problèmes de voix. Mais il vaut mieux, au fond, avoir des problèmes de voix ce soir que dans six mois !

**M. François Rochebloine.** Très bien !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Dans un temps limité je vais essayer de vous répondre au mieux, mais surtout de vous faire partager les motivations qui ont conduit à la construction du budget 2012 de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ». Nathalie Kosciusko-Morizet a souhaité y imprimer des priorités claires.

L'objectif premier de ce budget est de répondre aux attentes concrètes des Français pour améliorer leur quotidien. C'est un budget qui se projette dans le « monde d'après », celui qu'a préparé le Grenelle, comme l'ont souligné de nombreux orateurs de la majorité.

Le budget de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », représente 9,742 milliards d'euros de crédits de paiement budgétaires, soit une hausse de 1,5 %. Cette mission est au cœur de l'action du ministère, qui pèse, je le rappelle, près de 27,7 milliards d'euros en prenant en compte l'ensemble du périmètre d'action – j'y ajoute les autres missions, l'AFITF, l'ADEME et le budget annexe de l'aviation civile.

Cette hausse, dans un contexte budgétaire tendu, témoigne de l'importance qu'accorde le Gouvernement au cadre de vie des Français et à leurs modes de transport, dans une logique qui est désormais celle du Grenelle.

Bien sûr, l'effort de redressement des finances publiques, indispensable pour préserver durablement le modèle social français, marque le budget 2012. Il impose collectivement une responsabilité particulière pour que nos choix budgétaires soient cohérents avec nos priorités et que la meilleure efficacité de la dépense publique soit partout recherchée.

Ce budget est, comme l'a voulu Nathalie Kosciusko-Morizet, responsable, efficace et dynamique.

Un budget responsable, d'abord, car il permet de couvrir les dépenses obligatoires. Je pense à l'équilibre de l'AFITF et à l'entretien des infrastructures routières notamment.

Responsable surtout parce que nous mobilisons toutes les économies possibles. Les réformes décidées dans le cadre de la RGPP nous permettent d'aller un peu au-delà du non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant en retraite. Les effectifs seront réduits de 1 309 équivalents temps plein, pour atteindre 60 305. Il a été demandé un effort sur les dépenses de fonctionnement du ministère comme sur celles des opérateurs : de moins 4 % à moins 5 %.

Responsable également car il prend sa part des économies nécessaires. Je vous proposerai ainsi un amendement d'annulation de 84 millions d'euros, dont une part importante sur l'AFITF il est vrai, mais qui porte sur la subvention exceptionnelle d'équilibre de la taxe poids lourds et non sur le fonctionnement structurel de l'agence – j'insiste sur ce point.

La responsabilité enfin, c'est aussi réformer nos établissements, pour en améliorer l'efficacité et leur donner les moyens de se développer. Je prendrai les exemples de l'IGN et de Météo-France. Monsieur Chassaigne, la réforme s'accompagne d'investissements supplémentaires et les rend même faisables.

L'Institut géographique national intégrera par exemple l'Inventaire forestier national au 1<sup>er</sup> janvier 2012. L'enjeu est de disposer d'un établissement aux compétences étendues en matière de description du territoire et d'inventaire de la ressource forestière, tout en mutualisant les moyens des deux établissements. Nous ferons ainsi des économies aux niveaux financier, immobilier et humain. Le montant de la subvention pour charges de service public du nouvel établissement intégré est de 96 millions d'euros.

Météo-France, quant à lui, sera confronté à des chantiers importants en matière d'investissements en 2012. Ces investissements accompagnent sa réforme territoriale. Ce sont deux volets indissociables pour améliorer le service et la performance reconnue de l'établissement. Les investissements prioritaires sont ceux relatifs aux infrastructures du réseau

d'observation, avec la nécessaire rénovation des infrastructures techniques de base pour le réseau de radars et le réseau d'observation de surface. Nous tirons pleinement les conséquences des épisodes neigeux de décembre 2010, en remplaçant les stations au sol obsolètes et en déployant des capteurs de hauteur de neige en plaine. Ainsi, 4,3 millions d'euros supplémentaires seront consacrés en 2012 aux investissements « réseau d'observation » et aux investissements immobiliers.

Pour répondre à l'une des questions de Charles de Courson, je précise que l'établissement a engagé une négociation avec la Nouvelle-Calédonie pour clarifier sa situation, mais il faut tout de même prendre en compte l'héritage, ce qui explique que tout n'ait pu être résolu en 2011.

Il s'agit aussi d'un budget efficace, car nous avons tenu compte des évaluations portées notamment par l'inspection des finances sur les dispositifs fiscaux. Ceux-ci sont réformés en conséquence pour mieux les orienter et éliminer les effets d'aubaine qui avaient été dénoncés. Dans le cas du crédit d'impôt développement durable – CIDD – et de l'éco-PTZ, nous avons fait un vrai travail de « réingénierie » de politique publique. Nous sommes logiquement partis des objectifs du Grenelle : réduire de 38 % la consommation énergétique dans l'habitat. Le nouveau dispositif encourage donc la réalisation des bouquets de travaux, qui permettront à la France d'atteindre ce seuil, plutôt que des travaux isolés. Le cumul CIDD et éco-PTZ est donc de nouveau autorisé, et les bouquets ouvrent droit à des bonus d'aide.

Il s'agit enfin d'un budget dynamique, car de vrais choix politiques ont été faits pour financer par redéploiements nos priorités. Le point commun à ces priorités, ce qui leur donne un sens, c'est bien sûr le respect des engagements du Grenelle. Je peux vous dire qu'ils sont tenus. Au titre des crédits budgétaires 2012, les seuls engagements spécifiques du Grenelle de l'environnement s'élèvent à 163 millions d'euros, mais c'est en fait toute l'action du ministère qui est désormais réorientée.

La première exigence de nos concitoyens est bien que la puissance publique leur apporte une sécurité accrue. C'était le sens de l'intervention de Jacques Pélissard, à qui je veux dire que nous abondons totalement dans son sens. D'ailleurs, au sujet des PPRT, le Gouvernement vous proposera tout à l'heure un amendement permettant de boucler leur mise en œuvre.

Concernant le crédit d'impôt, monsieur le rapporteur spécial, le Gouvernement n'est hélas pas certain, dans la conjoncture financière actuelle de disposer de toutes les marges de manœuvre nécessaires.

L'année 2011 reste marquée par la catastrophe nucléaire de Fukushima. Au printemps dernier, Nathalie Kosciusko-Morizet a redéployé immédiatement des moyens qui seront consolidés et amplifiés dans le budget 2012. L'ASN et l'IRSN, chargés des expertises et des audits post-Fukushima, bénéficieront ainsi de 44 emplois supplémentaires dédiés et de moyens financiers accrus de presque 20 millions d'euros.

**M. André Chassaigne.** C'est en baisse à l'IRSN !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Un travail important pour ce qui concerne l'expertise en sûreté nucléaire et en radioprotection sera réalisé dans les années à venir par l'IRSN.

Les travaux porteront à la fois sur les évolutions des doctrines et objectifs de sûreté, mais également sur la mise en œuvre des conclusions des expertises réalisées dans le cadre des audits.

Vous connaissez par ailleurs notre implication dans la thématique des liens entre santé et environnement. Le plan santé-environnement sera pleinement déployé, avec ses vingt-six plans régionaux. En lançant la cohorte Elfe qui consiste à suivre 20 000 enfants, la France se donne les moyens scientifiques de mieux connaître pour mieux prévenir.

Au sein de la gestion des risques, les crédits Grenelle représentent 64 millions d'euros, au bénéfice notamment du traitement des points noirs bruit, du traitement des sols pollués et friches, de la qualité de l'air intérieur, de la prévention des risques liés aux agents physiques comme les ondes électromagnétiques, du plan déchets de l'ADEME.

Le cadre de vie, c'est aussi le développement de la ville durable et donc une politique renouvelée en matière d'urbanisme. Le ministère contribue au développement durable des grandes agglomérations françaises au travers des opérations d'intérêt national de Bordeaux, Marseille, Nice, Saint-Étienne. Il répond aussi présent face aux défis enthousiasmants du Grand Paris en soutenant les grandes opérations d'urbanisme franciliennes, notamment celle qui est à la fois la plus récente et la plus emblématique de la grande vision du Président de la République : le *Cluster* scientifique et technologique du Plateau de Saclay. Dans le programme 113 « Urbanisme, paysage, eau et biodiversité », près de 8 millions d'euros sont donc consacrés aux SCOT Grenelle – 1,5 million –, aux PLU intercommunaux – 1,5 million –, aux Éco quartiers – 3 millions –, à l'urbanisme de projet – 1,8 million d'euros.

Ce budget, enfin et surtout, veut encourager le dynamisme et favoriser notre adaptation aux nouveaux défis économiques, technologiques, écologiques.

La première des transformations de nos modèles économiques dont nous avons un besoin vital, c'est l'efficacité énergétique.

C'est un enjeu pour le pouvoir d'achat des ménages, un enjeu primordial de compétitivité pour nos entreprises, une formidable opportunité industrielle et de croissance dans le monde de l'après-Fukushima. Et c'est le premier des facteurs pour lutter contre le changement climatique. À la demande du Président de la République, Nathalie Kosciusko-Morizet a lancé les tables rondes de l'efficacité énergétique. Leurs propositions sont en consultation. C'est pourquoi, comme je vous l'ai déjà indiqué tout à l'heure, les aides fiscales existantes – CIDD et éco-PTZ – seront recentrées sur l'objectif du Grenelle de réduire les consommations de 38 % dans l'habitat. C'est une réponse à M. Brottes.

Les budgets de politique énergétique du ministère et de ses opérateurs – l'ADEME – seront aussi mobilisés en priorité sur ce thème. Pour répondre à Bertrand Panher, je redis bien que l'ADEME est non seulement l'opérateur de référence du Grenelle, mais la cheville ouvrière de ces tables rondes, et nous sommes donc particulièrement vigilants quant à ses moyens en 2012.

**M. André Chassaigne.** Budget en baisse.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Marc Goua s'interrogeait tout à l'heure sur le budget de la politique énergétique, voilà des éléments concrets aussi bien en termes de sûreté que de consommation.

Pour le volet recherche, le Grenelle a fixé un objectif d'un milliard d'investissements supplémentaires d'ici à 2012. Cet objectif sera dépassé dès la fin de cette année, avec un effort supplémentaire d'environ 1,2 milliard d'euros en cumul sur 2008-2011 par rapport à 2007. Au total, c'est désormais 1,6 milliard qui est focalisé chaque année, au sein des

organismes de recherche et des agences, sur les priorités du Grenelle de l'environnement. Je citerai en exemple les 26 millions d'euros en faveur de la recherche aéronautique.

L'accélération des investissements dans la recherche et l'innovation doit assurer à notre pays une avance décisive dans la maîtrise des technologies vertes, Serge Grouard l'a rappelé, c'est essentiel.

**M. Yanick Paternotte.** Très bien !

**M. Thierry Mariani, ministre.** L'accent est également mis sur la protection du patrimoine naturel. Les initiatives seront nombreuses : 45 millions d'euros sont spécifiquement fléchés « Grenelle », correspondant aux espaces protégés, à la connaissance, au contrôle, à l'expertise et à la préservation des espèces ou encore à la gouvernance dans la politique de l'eau. Grâce à la Stratégie nationale pour la biodiversité 2011-2020, la France se dote d'outils concrets, qui bénéficieront d'une enveloppe spécifique de 15 millions d'euros en 2012. Des appels à projets permettront de financer par exemple des opérations de restauration de sites dégradés, l'innovation dans le domaine de l'ingénierie écologique, le rétablissement des continuités écologiques, ou la lutte contre les espèces envahissantes, notamment outre-mer où les enjeux sont majeurs. Ce sont là, madame Gaillard, des engagements forts en faveur de la biodiversité.

Ces initiatives se font dans les territoires, avec les collectivités locales : ce sont six parcs naturels marins et le nouveau Parc national des Calanques, c'est, comme l'a souligné Pierre Morel-A-L'Huissier, la poursuite de l'effort déjà lancé en 2011 en faveur des parcs naturels régionaux, avec sept parcs en création et deux en extension.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances.** Pas toujours ceux qu'il faut !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Par ailleurs, les agences de l'eau consacreront en 2012 un peu plus de deux milliards d'euros pour améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques. Elles adopteront en 2012 leur dixième programme d'intervention. En 2012, soixante-quatorze stations seront mises aux normes et le traitement de près de mille obstacles à la continuité des cours d'eau aura été aidé.

C'est un rendez-vous particulièrement structurant, nous parlons de programmer de l'ordre de 14 milliards d'euros ! Le dialogue que nous aurons avec les élus et les usagers est donc là aussi une des priorités de l'action 2012.

À ce propos, j'abonde dans le sens d'Antoine Herth sur le plan Éco-phyto. Son financement est bien évidemment maintenu et ses ressources garanties sur la période 2012-2018. Les amendements que je vous proposerai tout à l'heure y consacrent 41 millions d'euros par an, en nette hausse par rapport aux années passées.

En matière de transports, le budget 2012 qui vous est soumis aujourd'hui est une traduction concrète du fort engagement du Gouvernement dans ce domaine. Il atteint pour 2012 plus de 7,8 milliards d'euros, soit une augmentation de 1,5 % en crédits de paiement par rapport à 2011. Je veux signaler tout de suite que ce domaine, au cœur des compétences du ministère, est lui aussi totalement partie prenante de la transformation écologique et économique que j'ai évoquée. Parce que, bien évidemment, le développement économique durable des territoires nécessite des infrastructures de transport renouvelées.

Conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement, la priorité est donnée au rééquilibrage modal et à la complémentarité des différents modes de transport. Premier

outil pour développer le report modal, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, qui est dotée pour 2012 de 2,1 milliards d'euros, grâce à un effort exceptionnel de l'État. La subvention accordée à l'AFITF est en effet abondée de 149 millions d'euros afin de lui permettre de faire face à ses engagements et de lancer de nouvelles opérations. Pour répondre à une préoccupation exprimée notamment par Martial Saddier, cette subvention a été allouée à l'agence dans l'attente du produit de l'éco-taxe poids lourds en 2013. Le contrat entre l'État et le partenaire privé est désormais signé. Je rappelle à Antoine Herth que ce contrat prévoit une mise en œuvre de la taxe expérimentale alsacienne dans un délai de dix-huit mois, soit en avril 2013. Les deux tiers du budget de l'agence seront consacrés au développement des infrastructures de demain, et d'abord à l'exceptionnel programme de développement des lignes à grande vitesse actuellement en cours. Après la mise en service d'un premier tronçon de la LGV Rhin-Rhône, que le Président de la République a inauguré début septembre à Belfort, trois LGV seront en travaux en 2012 : la fin de la LGV Est européenne ; les lignes Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes, dont les financements ont été réunis et les contrats signés en 2011. Il est également prévu d'engager en 2012 le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

Nous continuerons également de financer, grâce aux moyens de l'AFITF, plus de 120 projets de transport collectif en site propre, auxquels l'État a décidé d'apporter son concours dans près de quatre-vingts agglomérations. Ces projets vont véritablement transformer la vie quotidienne de nos concitoyens et le fonctionnement de nos villes. Avec les deux appels à projets lancés par l'État, ce sont au total plus de 130 projets représentant plus de mille kilomètres de lignes qui sont, ou qui vont être, engagés par les collectivités d'ici la fin de l'année 2013, grâce à une contribution de l'État de 1,3 milliard d'euros. Nous sommes ainsi, grâce à cet effort collectif, largement en avance sur les objectifs du Grenelle portant sur 1 500 kilomètres de lignes supplémentaires en quinze ans. Nous sommes à 1 000 kilomètres de lignes supplémentaires programmées en moins de trois ans.

Afin de favoriser le report modal, nous prévoyons également dans le budget 2012 d'affecter des moyens à la voie d'eau afin de lui redonner toute sa place : un plan de rénovation du réseau des voies navigables de plus de 800 millions d'euros a ainsi été défini et fera l'objet de financements de l'AFITF pour accompagner Voies Navigables de France dans sa réalisation. Pour répondre aux préoccupations de Stéphane Demilly, conformément à l'annonce du Président de la République, la procédure de dialogue compétitif en vue de la réalisation en contrat de partenariat du canal Seine-Nord-Europe a été lancée dès le 6 avril. Cette procédure d'une durée prévisionnelle de dix-huit mois a pour objectif de choisir l'attributaire du contrat. Les premières offres des candidats ont été réceptionnées le 24 octobre et sont en cours d'analyse.

Le budget de l'AFITF sera aussi consacré à la poursuite du financement des autoroutes ferroviaires, qui constituent une part essentielle de l'engagement du Gouvernement en faveur du fret, ainsi que des autoroutes de la mer, dont les lignes déjà mises en service obtiennent des résultats de fréquentation très encourageants. Enfin, plus de 700 millions d'euros *via* l'AFITF seront dédiés à la modernisation des itinéraires routiers et des voies ferrées dans le cadre de contractualisations avec les collectivités.

En plus du développement de nouvelles capacités de transport, l'entretien des réseaux actuels représente un engagement fort de l'État. Le bon fonctionnement des réseaux est indispensable à la vitalité économique et sociale du pays ainsi qu'à la sécurité des transports. Les deux programmes du budget

général comportent donc une part importante des crédits consacrés à cet entretien. À ce titre, le budget 2012 prévoit d'augmenter les crédits consacrés à l'entretien routier de près de 50 millions d'euros par rapport au budget 2011. Ce rattrapage était nécessaire pour permettre de remettre en état les chaussées dégradées. La priorité sera donc redonnée à l'entretien préventif et aux réparations les plus urgentes des chaussées.

Nous poursuivons par ailleurs le grand programme de sécurisation des tunnels routiers en consacrant près de 680 millions d'euros à leur entretien, leur rénovation et leur sécurisation.

Le budget 2012 contribuera aussi de manière importante à la rénovation du réseau ferroviaire. Dans le cadre du contrat de performance 2008-2012 entre l'État et Réseau Ferré de France, 2,5 milliards d'euros de dotation seront ainsi apportés pour financer l'utilisation du réseau ferré national par les trains de fret, par les trains régionaux de voyageurs et par les trains d'équilibre du territoire, dont l'État est devenu autorité organisatrice en 2011. Ces 2,5 milliards d'euros contribueront à l'équilibre du gestionnaire d'infrastructures et lui permettront de tenir l'objectif fixé par le contrat de performance de renouveler environ 4 000 kilomètres de voies sur la période 2008-2012. Cet objectif devrait d'ailleurs être largement atteint, voire dépassé, grâce au plan de relance 2009-2010.

Par ailleurs, l'un des quatre axes de réflexion des Assises du ferroviaire, que nous avons lancées avec Nathalie Kosciusko-Morizet le 15 septembre, est l'avenir du système ferroviaire. Maxime Bono, qui fait partie de la commission consacrée à la gouvernance du système ferroviaire, peut en témoigner. Les premières réflexions de cette commission portent sur la consistance du réseau, l'optimisation de l'offre de transport, la productivité du système ferroviaire, un comblement du déficit de financement et un désendettement du secteur. Nous les étudierons en détail quand la commission aura rendu ses travaux et nous vous tiendrons informés.

**M. Daniel Paul.** Maxime Bono cautionne cela ?

**M. André Chassaing.** C'est Thierry au pays des merveilles !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Le développement et l'entretien des infrastructures de transport sont au cœur du projet de schéma national des infrastructures de transport, le SNIT. Pour répondre aux questions posées notamment par Hervé Mariton et Martial Saddier, la problématique du financement du SNIT doit être abordée en tenant compte de la nature de ce schéma, qui est un document d'orientation et non de programmation. Ainsi, pour répondre également à Maxime Bono, la question du financement et de la programmation des opérations dans le temps ne relève pas du schéma, mais d'une phase ultérieure qui ne pourra être engagée que lorsqu'il aura été arrêté et, avec lui, la liste des projets dont les études doivent être poursuivies.

J'ai déjà évoqué le secteur de la voie d'eau, qui fait également l'objet de travaux de rénovation importants. Je n'oublie pas, bien évidemment, le secteur portuaire, pour lequel nous maintenons le niveau de crédits atteint en 2011. Les grands ports maritimes seront ainsi accompagnés par l'État dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme portuaire menée depuis 2008 et qui réunit aujourd'hui toutes les conditions pour rendre attractifs et compétitifs nos grands ports, nécessité utilement rappelée par Jean-Yves Besselat.

L'année 2012 permettra également de préparer la transition entre l'actuel et le futur statut des ports d'outre-mer relevant de l'État, afin d'accroître leur compétitivité et de renforcer leur contribution au développement des territoires concernés.

Dans le domaine maritime et dans l'esprit du Grenelle de la mer, notre politique privilégiera également la prévention des risques littoraux et maritimes, par le maintien des moyens dédiés aux CROSS – les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage –, et la mise en œuvre des mesures « Erika III » en matière de contrôle de la sécurité des navires. L'action des services permet de prévenir au mieux les grandes pollutions dont nos côtes atlantiques ont été victimes par le passé. L'actuel début de marée noire en Nouvelle-Zélande nous rappelle d'ailleurs à la vigilance dans ce domaine.

Par ailleurs, l'État tiendra son engagement de mobiliser 7 millions d'euros pour l'École nationale supérieure maritime de Sainte-Adresse, grâce à votre action dynamique et constructive, monsieur Besselat. Vous évoquiez les 300 000 euros nécessaires à l'étude de préfiguration : sachez que les crédits sont disponibles et seront engagés dès que le comité de pilotage aura validé le cahier des charges de l'étude.

L'emploi maritime demeure l'une de nos priorités. À cet égard, la mise en place de baccalauréats professionnels dans nos lycées et la consolidation de la nouvelle École nationale supérieure maritime devraient conforter cet enjeu de tout premier plan.

Dans le secteur aérien, les objectifs qui sous-tendent le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » visent à faciliter la reprise du trafic dans un espace aérien plus sûr, plus accessible, avec des routes plus directes et des niveaux de vols et des trajectoires optimisés. Il s'agit de permettre aux compagnies aériennes de mettre en place des vols plus économiques et moins polluants. J'ai bien noté, monsieur Paternotte, votre intéressante proposition d'affecter à l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires, l'ACNUSA, le produit des amendes qu'elle inflige ; elle sera mise à l'étude. Pour atteindre ces objectifs, le budget annexe sera doté de plus de 2 milliards d'euros. Dans un contexte de crise qui a fragilisé l'équilibre durable de ce budget, l'objectif est de parvenir à concilier ces actions avec la priorité donnée aux économies, bien prise en compte dans le projet de budget, comme l'ont rappelé Charles de Courson et Yanick Paternotte.

Celle-ci repose sur le respect de la programmation triennale, la poursuite de la RGPP et de la réduction des coûts de fonctionnement et sur les investissements d'avenir tels que les projets européens SESAR – *Single European Sky ATM Research* – et FABEC – *Functional Airspace Block Europe Central* –, pour lesquels 179 millions d'euros sont investis en 2012, je tiens à le rappeler à M. Fruteau.

Mobiliser le produit des ventes de quotas de carbone m'apparaît précipité en 2012, monsieur de Courson, alors que les compagnies peuvent s'en acquitter jusqu'en 2013 et qu'il existe des problèmes d'annuités comptables.

Enfin, le secteur de la construction aéronautique civile, fortement porteur d'emplois, est également pris en compte dans le budget 2012, avec la mise en place du Conseil pour la recherche aéronautique civile, le fameux CORAC, qui va coordonner les recherches et les développements technologiques indispensables à ce secteur.

Comme vous le voyez, les crédits consacrés au développement, à la modernisation et à la pérennisation de notre politique dans le domaine des transports confirment notre

forte détermination à soutenir et à développer ce secteur vital pour notre économie et la vie quotidienne de nos concitoyens.

Je terminerai en apportant quelques précisions sur des points que vous avez soulevés, mesdames, messieurs les députés, et que je n'ai pas encore abordés.

Monsieur Paul, vous proposez d'instaurer un versement transport régional dont le produit serait affecté aux dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports régionaux de voyageurs.

**M. André Chassaigne.** Très bonne proposition !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Il constituerait un prélèvement obligatoire supplémentaire pour les entreprises. Or vous savez que le Gouvernement ne souhaite pas, dans le contexte actuel, augmenter leurs charges.

Vous souhaitez également le rétablissement d'une maîtrise publique des sociétés d'autoroutes. Cette maîtrise s'exerce aujourd'hui dans le cadre de relations contractuelles. Son aspect le plus évident porte sur le contrôle par l'autorité concédante des hausses annuelles de péages qu'elle accorde.

**M. Daniel Paul.** Qui empêche l'argent ?

**M. Thierry Mariani, ministre.** J'ai bien noté, monsieur Mariton, votre remarque sur la possibilité d'établir une sorte de TVA – formulée aujourd'hui quelque peu diabolisée – qui compenserait le différentiel de charges et sur l'opportunité de mettre à profit la mise en place de l'écotaxe. C'est une piste sur laquelle nous travaillons, persuadés qu'il vaut la peine de l'explorer car elle nous semble porteuse d'avenir ou du moins à même de rétablir une certaine concurrence avec les pays voisins.

Vous le voyez, avec Nathalie Kosciusko-Morizet et Benoist Apparu, nous avons de grandes ambitions pour notre action en 2012. La force de ce ministère ne se résume plus seulement à la défense de la biodiversité, elle repose aussi sur une politique spécifique du paysage et de l'aménagement, une nouvelle façon de concevoir les transports ainsi qu'une meilleure conscience des risques naturels et industriels à des fins de prévention.

Le Grenelle a permis de partager cette conviction et d'emporter l'adhésion de toute la société. (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et NC.*)

### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt-deux heures cinquante, est reprise à vingt-trois heures.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

### Questions

**M. le président.** Nous commençons par des questions du groupe SRC.

La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Philippe Duron.** Monsieur le ministre, les trains du quotidien répondent aux besoins de nos concitoyens. Ils facilitent les déplacements domicile-travail ; ils structurent les territoires et maillent le réseau urbain très riche de notre pays ; ils participent aussi au transfert modal et contribuent ainsi à

réduire la congestion sur le réseau routier des périphéries urbaines, à diminuer les émissions de gaz à effet de serre et à contenir la consommation d'énergies carbonées.

La décentralisation et le transfert de compétence des trains express régionaux aux régions ont grandement développé l'offre ferroviaire de proximité. Entre 2004 et 2011, le trafic a progressé de près de 40 % ; il devrait dépasser 13 milliards de voyageurs-kilomètres en 2011.

Ce succès, nous le devons à l'effort exceptionnel des régions, qui ont très largement renouvelé le matériel roulant et mis en circulation des trains plus fiables, plus confortables, de plus grande capacité. Dans la même période, l'offre a progressé de 15 %. Ce succès est aussi dû à une tarification sociale et attractive.

Mais cet effort a un coût pour les finances régionales. Dans ma région, la Basse-Normandie, le budget des TER est passé de 37 à 57 millions d'euros entre 2002 et 2011, soit une augmentation de 54 %.

Monsieur le ministre, cet effort, les régions ne pourront le poursuivre au même rythme, et cela d'autant plus qu'elles sont aussi sollicitées par l'État pour la régénération des infrastructures ferroviaires ou le tour de table du financement des lignes à grande vitesse.

Or les recettes des régions, plus encore que celles des autres collectivités, sont pénalisées par la funeste réforme de la taxe professionnelle et par le gel des dotations de l'État.

Monsieur le ministre, êtes-vous prêt à envisager une recette nouvelle dédiée au financement des transports régionaux, comme un versement transport ? Vous nous avez, c'est vrai, donné quelques indices de votre réponse, mais, dans cette hypothèse, sur quelle base pourrait-on l'établir pour éviter de déstabiliser le financement des transports urbains ?

En d'autres termes, accepteriez-vous la mise en place d'un versement transport interstitiel plutôt qu'additionnel ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Monsieur le député, vous proposez d'instaurer une part de versement transport qui irait aux régions, et dont le produit serait affecté aux dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports régionaux de voyageurs. Il s'agirait d'un prélèvement obligatoire supplémentaire pour les entreprises. Or le Gouvernement ne souhaite pas, vous le savez, dans le contexte actuel, augmenter leurs charges.

La question du financement des services ferroviaires régionaux ne peut être résolue par la création d'une nouvelle ressource. Une réflexion sur l'amélioration de l'exploitation est nécessaire, comme la Cour des comptes l'a recommandé dans son rapport thématique de 2009. Cette réflexion sur les coûts et le financement du système ferroviaire, y compris bien sûr des services régionaux, doit être menée dans le cadre des Assises du ferroviaire qui se déroulent actuellement, et dont les conclusions devraient être rendues au tout début de l'année prochaine.

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Line Reynaud.

**Mme Marie-Line Reynaud.** Monsieur le ministre, ma question porte sur le budget de Réseau ferré de France. Vous prévoyez d'allouer à RFF 2,537 milliards d'euros en 2012, soit la même enveloppe que l'année passée.

**M. François Rochebloine.** C'est déjà pas mal !

**Mme Marie-Line Reynaud.** Une nouvelle fois, je remarque que cette somme stagne et que le Gouvernement n'apporte aucun moyen financier supplémentaire pour améliorer le réseau ferroviaire français.

**M. François Rochebloine.** Et vous, qu'apportez-vous ?

**Mme Marie-Line Reynaud.** La mission de RFF est pourtant colossale : régénérer le réseau, construire des lignes nouvelles et porter une dette de 26 milliards d'euros. Si l'investissement n'est pas régulier, le réseau continuera à se dégrader !

À partir du 11 décembre, en raison de nombreux travaux, les horaires des trains seront complètement modifiés, ce qui entraînera un bouleversement sans précédent pour les usagers, bouleversement qui va s'accompagner de la mise en œuvre du cadencement au niveau national. Ces travaux importants et nombreux sont aujourd'hui réalisés dans l'urgence, faute d'avoir dans le passé mis l'argent nécessaire pour entretenir le réseau. Il est temps d'arrêter ce financement au coup par coup et d'assurer un entretien constant et régulier du réseau : cela engendrerait moins de perturbations pour les usagers de ce service public, sans compter qu'un réseau vieillissant devient dangereux.

Allez-vous enfin donner les moyens à RFF d'assurer sa mission en le dotant d'un financement régulier et pérenne ?

Ce sont une nouvelle fois les péages qui compenseront la faiblesse de l'enveloppe budgétaire, avec les répercussions financières que l'on connaît pour les régions et pour la SNCF, et avec les risques de réduction du périmètre d'exploitation du réseau.

Enfin, votre prédécesseur avait annoncé un plan fret de 7 milliards d'euros fin 2009. Où en est-on ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Chaque année, madame la députée, une partie des horaires changent à la mi-décembre afin de concilier au mieux la réponse aux attentes des voyageurs et des chargeurs d'une part, l'organisation de travaux de remise à niveau d'autre part. En 2011, ces changements seront plus importants puisque, comme vous l'avez souligné, ce sont 85 % des trains qui vont changer d'horaire.

Il y a trois raisons à cela. D'abord, la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône va être mise en service au mois de décembre 2011. Ensuite, comme vous l'avez dit, un programme de travaux inédit est engagé. Il s'agit d'une part de travaux de rénovation, puisque RFF a engagé depuis plusieurs années un programme de modernisation de l'infrastructure – le montant consacré à la rénovation des voies a ainsi plus que doublé entre 2005 et 2010, passant de l'équivalent de 400 à plus de mille kilomètres de voies –, mais aussi de travaux permettant le raccordement des nouvelles lignes à grande vitesse – Tours-Bordeaux, Bretagne-Pays de la Loire, Est deuxième phase, qui sont en cours. Enfin, les circulations seront mieux organisées : pour mieux maîtriser les circulations et concilier les trafics des TER, des TET – trains d'équilibre du territoire –, des TGV et du fret, RFF a réorganisé les horaires et les correspondances, comme cela se pratique déjà dans certaines régions françaises. C'est ce que l'on appelle le déploiement du cadencement.

L'objectif prioritaire pour 2012 est d'améliorer le fonctionnement global du système ferroviaire, en particulier en termes de régularité. J'ajoute que l'État a demandé à RFF et à la SNCF que tout soit mis en œuvre pour réduire autant que

possible les perturbations induites par ces évolutions, et pour que les voyageurs soient informés le plus amplement et le plus complètement possible, en privilégiant une information au plus près des clients, et en utilisant tous les moyens : médias, gares, internet. Les horaires applicables à compter du 11 décembre sont d'ailleurs déjà en ligne depuis le 26 septembre sur le site internet.

Il y a 17 000 trains par jour, qui s'arrêtent en moyenne six fois et demi chacun. Ce sont plus de 85 000 horaires qui vont changer dans la nuit du 10 au 11 décembre. Cela obligera, nous en sommes tout à fait conscients, à des changements d'habitudes, qui parfois seront bénéfiques et parfois difficiles à gérer pour certains. Mais c'est la condition nécessaire pour régénérer le réseau classique et pour faire en sorte que, comme je l'ai, dit, on arrive à effectuer sur ces voies classiques les nécessaires travaux de remise en état.

Quant à la dette de RFF, elle constitue l'un des sujets prioritaires abordés par les Assises du ferroviaire. Là aussi, le Gouvernement fera des propositions au mois de janvier.

**M. le président.** La parole est à Mme Claude Darciaux.

**Mme Claude Darciaux.** Monsieur le ministre, aujourd'hui, plus personne ne conteste l'importance des préoccupations et des grands enjeux environnementaux, mais les inquiétudes persistent quant au manque de moyens octroyés par l'État pour financer les mécanismes d'adaptation aux effets du changement climatique ; je pense notamment à la phase opérationnelle des plans de prévention des risques technologiques, dont les enjeux financiers sont importants.

En matière de prévention des risques technologiques, je tiens à dénoncer le maintien à la charge des ménages habitant en zone Seveso des travaux de mise en sécurité de leur logement. Le plus souvent, ce sont des foyers modestes qui sont concernés.

Lors du Grenelle 2, afin de soutenir les riverains d'un site Seveso subissant de plein fouet les nuisances d'un tel site, il avait été décidé qu'ils bénéficieraient d'un crédit d'impôt de l'ordre de 40 % du montant des travaux, avec un plafond de 30 000 euros, ainsi que d'un prêt à taux zéro.

Or le Gouvernement a décidé de raboter ce crédit de 10 % et de supprimer le prêt à taux zéro. Cette mesure traduit un désengagement de l'État, qui de cette façon n'assure pas la sécurité des citoyens, et bloque l'avancement des PPRT en cours. À cela vient s'ajouter le sentiment d'injustice ressenti par les habitants que décrivait M. Péliard.

Les ménages, comme d'ailleurs les PME-PMI, installés dans ces zones à risques subissent une triple peine : les nuisances quotidiennes du site, les risques qu'il engendre et enfin le paiement des travaux. Eh oui, il faut, aujourd'hui, payer pour se protéger de ces risques ! La loi de finances pour 2011 a déjà modifié le plafond du crédit d'impôt, le portant de 30 000 à 10 000 euros, ce qui a eu pour effet collatéral de mettre fin à l'accord obtenu entre les collectivités locales et les industriels.

Aujourd'hui le taux de ce crédit d'impôt est insuffisant pour constituer un véritable levier incitatif.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous assurer que le Gouvernement n'entend pas compromettre les grands enjeux du Grenelle, et qu'il s'inscrit dans une réelle stratégie nationale de développement durable garantissant un niveau élevé de protection des milieux et des populations ?

**M. le président.** Merci...

**Mme Claude Darciaux.** Entendez-vous relever le taux du crédit d'impôt de 30 à 40 % ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Madame la députée, comme je l'ai indiqué dans mon intervention, le Gouvernement a bien conscience que le crédit d'impôt pour les riverains qui doivent effectuer des travaux de renforcement de leur habitation dans le cadre des PPRT établis autour des sites Seveso n'est à ce jour pas totalement satisfaisant. En effet, si son taux a varié l'année dernière entre 15 et 40 %, se situant *in fine* à 30 %, c'est surtout le plafond qui pose problème, car il est peut-être un peu trop bas pour certains cas.

Il faut cependant avoir conscience que même une éventuelle hausse de ce crédit d'impôt ne pourrait à elle seule apporter une réponse aux riverains. Les discussions conduites depuis deux ans avec les industriels et les collectivités locales montrent qu'il faudrait un taux global de 70 à 80 %. Cela suppose des interventions complémentaires de celle de l'État, c'est-à-dire des aides des industriels et des collectivités.

En ce qui concerne le crédit d'impôt lui-même, tout en ayant bien conscience que les ménages concernés sont souvent peu aisés, et que ces travaux peuvent peser très lourd dans leur budget, le Gouvernement considère, au vu de la situation actuelle des finances publiques, qu'il est difficile d'en envisager la hausse. Je rappelle que l'État est aujourd'hui le seul à soutenir systématiquement ces travaux par le crédit d'impôt.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe GDR.

La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Monsieur le ministre, la baisse des crédits consacrés à la lutte contre le changement climatique et aux politiques de transition énergétique dans ce budget pour 2012 fait douter de l'ambition et de la capacité future de notre pays à se hisser à la hauteur des enjeux.

Comme le développement des énergies décarbonées, l'amélioration de l'efficacité énergétique est une condition essentielle de la baisse des émissions de gaz à effet de serre dans tous les pays industrialisés. Cela passe par un engagement fort en faveur de l'adaptation des systèmes de production, notamment des activités les plus consommatrices d'énergie d'origine fossile.

Comme son nom l'indique, la cogénération consiste à produire simultanément, dans la même installation, de l'énergie thermique – de la vapeur surchauffée – et de l'énergie mécanique, transformée en énergie électrique par un alternateur. Cette production combinée de chaleur et d'électricité permet d'atteindre des rendements élevés, de 75 à 85 %, doublant ainsi le rendement d'une centrale de production de chaleur.

Aujourd'hui, la cogénération représente moins de 4 % de l'électricité produite dans notre pays, alors que la moyenne européenne approche les 15 %, que le Danemark atteint 43 % et les Pays-Bas 34 %. La plupart des équipements de cogénération se trouvent dans l'industrie et les réseaux de chaleur urbains.



Malgré le cadre juridique et le rachat d'énergie produite, les coûts relativement élevés des installations et la faible rentabilité de la cogénération contribuent à restreindre son développement dans l'industrie.

Il existe pourtant de véritables potentiels de valorisation énergétique par la cogénération sur des territoires industriels à proximité de zones urbaines, mais aussi dans les territoires ruraux avec les déchets agricoles et forestiers.

Dans le cadre du développement d'un mix énergétique faiblement émetteur de CO<sub>2</sub>, la cogénération doit pouvoir trouver sa juste place. Cela suppose sans aucun doute un engagement fort de l'État dans ce domaine, en appui des volontés politiques locales. Je suis persuadé qu'un véritable pôle public de l'énergie à l'échelle nationale mais aussi européenne serait à même de mener une véritable politique coordonnée et ambitieuse dans ce domaine, avec en particulier la volonté de décentraliser la production d'énergie au travers du territoire en apportant de nouvelles activités dans les zones rurales.

Quels sont aujourd'hui les engagements retenus par le Gouvernement pour favoriser l'adoption et le développement de la cogénération afin d'améliorer notre efficacité énergétique ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Monsieur le député, le soutien public à la filière a représenté des montants compris entre 500 et 900 millions d'euros par an au cours des dernières années. Ce montant est financé par la contribution au service public de l'électricité, une taxe prélevée sur la consommation d'électricité.

Par ailleurs, les cogénérations qui fonctionnent hors obligation d'achat bénéficient de mesures fiscales spécifiques, comme une exonération de la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel pour la part consommée servant à produire de l'électricité.

Aujourd'hui, l'obligation d'achat bénéficie aux nouvelles installations de moins de 12 mégawatts. Comme le précise le décret du 6 décembre 2000, les installations existantes qui sortent de leur premier contrat peuvent bénéficier d'un second contrat d'obligation d'achat moyennant des investissements de rénovation si elles font moins de 12 mégawatts. Les installations de plus de 12 mégawatts ont vocation à valoriser l'électricité produite sur le marché libre.

Conformément aux orientations du rapport du député Serge Poignant et du sénateur Bruno Sido sur la pointe électrique, un mécanisme d'obligation de capacité est en cours d'élaboration en France. La loi portant nouvelle organisation du marché de l'électricité du 7 décembre 2010 en a posé les grands principes. Les fournisseurs d'électricité devront acquérir des certificats de capacité auprès des producteurs et des acteurs d'effacement de consommation pour prouver qu'ils disposent des moyens pour répondre à la consommation de pointe de leurs clients.

Les cogénérations qui fonctionneront sur le marché libre trouveront donc une rémunération complémentaire en vendant aux fournisseurs les certificats de capacité associés. Ce mécanisme sera opérationnel d'ici à quelques années.

Par ailleurs, le Gouvernement étudie les dispositifs d'aide transitoire pour les cogénérations de plus de 12 mégawatts avant la mise en place du mécanisme de capacité.

Enfin, comme précité dans l'arrêté du 15 décembre 2009 relatif à la programmation pluriannuelle des investissements, la priorité du Gouvernement est désormais à la cogénération à partir de la biomasse. Des appels d'offres seront lancés régulièrement à cet effet pour des installations de plus de 12 mégawatts et un tarif d'achat a été défini pour les installations de moins de 12 mégawatts.

Le dernier appel d'offres, qui a eu lieu en 2011, a retenu 420 mégawatts d'installations, principalement de la cogénération.

La directive Efficacité énergétique en cours d'élaboration contiendra des mesures en faveur du développement de la cogénération.

**M. André Chassaigne.** Je vous remercie, monsieur le ministre, pour votre précision.

**M. le président.** La parole est à Mme Martine Billard.

**Mme Martine Billard.** Une nouvelle conférence internationale sur le climat aura lieu du 28 novembre au 9 décembre à Durban, en Afrique du Sud. Si le sommet de Cancun n'a finalement fait qu'entériner le pseudo-accord de Copenhague de décembre 2009, Durban risque d'enterrer carrément le protocole de Kyoto. En effet, La Russie, le Canada et le Japon ont déjà déclaré qu'ils ne voulaient pas d'une seconde période d'engagements dans le cadre du protocole de Kyoto, pour l'après 2012. Avec l'Union Européenne et les États-Unis, ils exigent un dispositif s'appliquant à la Chine et aux grands pays émergents tout en refusant d'ouvrir de véritables négociations pour un accord réellement contraignant et à la hauteur des enjeux. Le plus probable est donc que ce qui reste de contraignant, le protocole de Kyoto, sera abandonné au profit des seuls engagements volontaires.

Pourtant, il y a urgence pour la planète. Les émissions mondiales de CO<sub>2</sub> ont atteint 30,6 gigatonnes en 2010, soit 5 % de plus que le précédent record de 2008, d'après les dernières données de l'Agence internationale de l'énergie. Si les émissions de la Chine s'élèvent à 5,8 tonnes par habitant, les pays de l'OCDE en sont à 10 tonnes par habitant et par an.

Dans ce contexte, qu'en est-il de la France ? Les pouvoirs publics ont pris l'engagement, lors du Grenelle, de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

En matière d'énergies renouvelables, la France n'a pourtant pas respecté les objectifs qu'elle s'était elle-même fixés. Notre consommation d'électricité pour 2010 qui devait être produite à partir d'énergies renouvelables pour 21 %, n'atteint que 14,6 %, soit le même niveau qu'en 1997. La production de chaleur d'origine renouvelable devait augmenter de 50 % en 2010 ; elle n'a finalement progressé que de 28 %.

Toutes les mesures qui avaient été avancées durant le Grenelle sont peu à peu abandonnées : abandon de la contribution climat énergie ; planification de plus de 1 000 kilomètres de nouvelles routes ; construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes ; part du fret ferroviaire divisée par deux entre 2000 et 2010 ; exclusion des émissions indirectes du bilan de gaz à effet de serre des entreprises ; durcissement des conditions d'implantation pour les éoliennes ; baisse de près de 20 % des moyens affectés à la lutte contre le changement climatique et report de la taxe sur les poids lourds à 2013 dans le projet de loi de finances pour 2012.

Alors qu'il y a urgence écologique, le budget de l'action « Lutte contre le changement climatique » passe de 37 à 30 millions d'euros. Dans le même temps, les moyens alloués, sous forme de dépenses fiscales, au crédit d'impôt sur le revenu pour dépenses d'équipements de l'habitation principale en faveur des économies d'énergie et du développement durable sont réduits d'année en année : 2,6 milliards d'euros en 2010, 2 milliards en 2011 et seulement 1,4 milliard pour 2012, du fait des restrictions successives, comme la baisse de 10 % du crédit au début de l'année 2011.

Pourtant, les bâtiments sont à l'origine de 46 % de la consommation énergétique totale et de 23 % des émissions de CO<sub>2</sub>.

Monsieur le ministre, êtes-vous prêt à stabiliser les mesures nécessaires aux filières de reconversion industrielle et à rétablir le budget de lutte contre le changement climatique à défaut de l'augmenter, ce qui serait pourtant nécessaire ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Madame Billard, vous avez raison, le programme 174 de lutte contre le réchauffement climatique baisse de 1 % dans le projet de loi de finances pour 2012 par rapport à 2011. Cette baisse se justifie par le fait que l'année 2011 a été une année exceptionnelle, en raison d'un transfert de compétence et du financement des schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie, qui entrent dans leur dernière phase et ne nécessitent donc plus de financement supplémentaire.

La baisse est conjoncturelle. 2012 sera plus haut que 2010 et la hausse sera plus forte en 2013.

**Mme Martine Billard.** Et pendant ce temps-là, le réchauffement climatique se poursuit !

**M. Thierry Mariani, ministre.** La politique de lutte contre le changement climatique est transversale. Par conséquent, les moyens qui y sont affectés dépendent de nombreux programmes, dont le programme 174.

On parle ainsi de quelques millions d'euros, à comparer à un effort global de 4 milliards d'euros en dépenses budgétaires et de 3 milliards en dépenses fiscales. Tous les détails sur cet effort global figurent dans le document de politique transversale « Lutte contre le changement climatique » remis au Parlement.

Enfin, je vous trouve un peu dure dans le bilan que vous dressez du Grenelle de l'environnement.

**Mme Martine Billard.** La planète brûle !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Je vous rappelle en effet qu'en matière de relance fluviale nous avons engagé le dialogue compétitif pour le canal Seine-Nord, et que, pour les transports collectifs en site propre, plus de 70 % des objectifs fixés au terme du plan sont déjà atteints. Par ailleurs, 1 000 bâtiments basse consommation ont été réalisés en 2007, 100 000 en 2010 et 200 000 en 2011.

**Mme Martine Billard.** Il y a urgence !

**M. Thierry Mariani, ministre.** S'il y a urgence, ce gouvernement a tenu la plupart des engagements compris dans le Grenelle de l'environnement.

**M. François Rochebloine.** Très bien !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Enfin, la baisse des crédits consacrés à la lutte contre le changement climatique, qui semble importante, par effet d'optique arithmétique, alors qu'elle est en réalité très minime, s'explique tout simplement parce qu'une partie des programmes de 2011 n'étaient absolument pas renouvelables cette année puisqu'ils étaient terminés.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe Nouveau centre.

La parole est à M. Michel Hunault, pour une première question.

**M. Michel Hunault.** Monsieur le ministre, dans le cadre de la discussion sur les transports et l'écologie, je souhaite vous interroger sur l'industrie ferroviaire.

Je sais combien le Gouvernement est attentif, dans le cadre des objectifs du Grenelle, à la promotion du transport ferroviaire fret et aux conclusions d'une commission d'enquête parlementaire sur la situation de l'industrie ferroviaire française.

Au printemps dernier, vous m'avez répondu plus particulièrement sur le devenir de l'entreprise ABRFI de Châteaubriant. Il était question, à l'époque, d'une commande importante d'Ermeva, une filiale de la SNCF. Malheureusement, cette commande a été attribuée à un autre constructeur. Si je m'en réjouis puisqu'il s'agit d'un constructeur français, je le regrette pour l'entreprise de Châteaubriant.

Monsieur le ministre, pour conforter l'industrie ferroviaire, et en particulier l'entreprise ABRFI de Châteaubriant, je vous poserai deux questions.

D'abord, il faudrait que l'entreprise castelbriantaise puisse conclure un contrat de maintenance avec Ermeva, ce qui lui assurerait des heures travaillées.

Par ailleurs, l'entreprise ABRFI s'est positionnée sur un nouveau créneau spécialisé en porte-autos, fabrication et transformation de wagons.

C'est donc avec confiance que je vous pose cette question double car, sans volonté politique, il n'y aura pas d'avenir pour l'industrie ferroviaire en France, en particulier à Châteaubriant.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Monsieur Hunault, je vous répondrai volontiers car vous êtes particulièrement présent dans ce dossier. Nous nous sommes en effet rencontrés à plusieurs reprises à votre demande et je crois que l'entreprise ABRFI trouve en vous un fervent défenseur.

J'ai rencontré à plusieurs reprises le président de la SNCF fret, M. Blayau. Je lui ai indiqué que l'industrie ferroviaire française de fabrication de matériel de fret était performante et que j'aurais beaucoup de mal à comprendre qu'on ne trouve pas satisfaction dans les entreprises qui produisent en France. Ensuite, c'est bien sûr à la concurrence de jouer, étant entendu que, s'il y a des entreprises performantes dans votre secteur, il en existe aussi dans le Nord et le Centre de la France.

Suite à cet entretien, toutes les commandes ont pu trouver satisfaction auprès d'entreprises françaises, on a pu trouver des industriels français capables de produire.

S'agissant du groupe SNCF, après une période très difficile en 2009 du fait de la crise économique entraînant une surcapacité de wagons par rapport à la demande de transports, il a examiné très attentivement ses besoins d'investissement en nouveaux wagons et en matière d'entretien et de maintenance du parc de wagons.

SNCF Geodis indique notamment avoir augmenté en 2011 ses commandes d'entretien et de maintenance de wagons aux ateliers ABRFI installés à Châteaubriant, en Loire-Atlantique, et à Saint-Denis-de-l'Hôtel dans le Loiret. L'ensemble de ces commandes, qui correspondent à un montant de plus d'un million d'euros et donnent satisfaction, permettent à l'entreprise de faire face à une période de sous-activité.

Par ailleurs, en dehors du groupe SNCF, les ateliers ABRFI se sont vu confirmer des commandes de wagons porte-autos par d'autres sociétés, optimisant ainsi leur plan de charge. J'ajoute que ces commandes ont été obtenues grâce à votre dynamisme, votre insistance et votre forte implication dans ce dossier.

La commission d'enquête dont M. Paternotte était le rapporteur et M. Bocquet le président a mis en évidence le fait que le ministère est très attaché au maintien en France du potentiel industriel en matière de fret ferroviaire. Je veille personnellement à ce que chaque commande bénéficie à l'industrie française. Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de commande de matériels nouveaux à la société ABRFI, mais nous sommes toujours en discussion avec SNCF fret.

Je le répète, grâce à votre insistance, on a pu faire en sorte que l'usine de Châteaubriant bénéficie d'un certain nombre de missions et je continuerai à suivre ce dossier avec vous. En tout état de cause, si je devais l'oublier, je suis sûr que vous seriez là pour me le rappeler!

**M. Michel Hunault.** Merci, monsieur le ministre!

**M. le président.** La parole est à M. François Rochebloine.

**M. François Rochebloine.** Monsieur le ministre, je souhaite appeler une nouvelle fois votre attention sur le projet d'autoroute A 45 destinée à relier l'agglomération lyonnaise et la ville de Saint-Étienne.

En annonçant qu'il faudrait que les collectivités territoriales envisagent de participer à hauteur de 350 millions d'euros pour son financement, l'État vient de relancer, selon moi, une polémique inutile, déplacée et stérile.

À moins de considérer que le projet d'A 45 est mort-né, ce que je ne peux pas croire après les récentes déclarations de M. le Président de la République lors de sa visite à La Fouillouse le 6 septembre dernier, à laquelle vous étiez présent ainsi que Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, comme beaucoup d'habitants du département de la Loire j'ai été surpris par la teneur des réactions des élus en charge des grandes collectivités appelées à se positionner sur le dossier du financement.

Mis à part les propos nuancés du président du conseil général de la Loire, M. Bernard Bonne, très favorable à l'A 45, les maires de Lyon et de Saint-Étienne, le président du conseil général du Rhône et celui du conseil régional de Rhône-Alpes ont refusé de s'engager sur un montant de contribution de leur collectivité, certains exprimant même de vives réticences.

Pourtant, la plupart de ces élus reconnaissent que l'A 45 est indispensable – voilà trente ans, monsieur le ministre, que j'en entends parler! –, mais comme on ne présente qu'une évaluation partielle, à savoir l'hypothèse la plus défavorable, ils refusent.

Il est évident que la méthode retenue n'est pas la bonne. Nous sommes face à une situation de blocage avec des positions tranchées, notamment de la part de la région Rhône-Alpes, qui refuse toute participation au financement.

Nous connaissons le tracé depuis 2004, mais aussi les contraintes, les ouvrages d'arts à réaliser et tous les enjeux d'une telle infrastructure. Aujourd'hui, une seule décision s'impose : c'est le lancement de l'appel d'offres qui permettra ensuite et enfin à chacun de prendre ses responsabilités si une subvention publique d'équilibre se révélait nécessaire.

Les territoires concernés ne peuvent attendre éternellement ; une telle indécision des pouvoirs publics n'est pas admissible. Beaucoup trop de gens vivent dans l'incertitude par rapport à l'avenir, notamment pour leur maison.

**M. le président.** Je vous remercie...

**M. François Rochebloine.** Nous avons ainsi les contraintes de l'autoroute sans en avoir les avantages.

Monsieur le ministre, quelles initiatives entendez-vous prendre pour relancer le projet? J'attends de votre part la date du lancement d'appel d'offres, tout comme l'attendent les entreprises du département de la Loire et en particulier la chambre de commerce.

**M. le président.** Nous vous avons bien compris, monsieur Rochebloine.

**M. François Rochebloine.** Nous souffrons suffisamment, dans ce département, et je pense, monsieur le président, que cela méritait au moins les deux minutes que vous m'avez accordées.

**M. le président.** Plus de trois!

La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** M. Rochebloine est intarissable chaque fois que l'on aborde le sujet de l'A 45.

Je partage pleinement, monsieur le député, l'intérêt que vous portez à cette autoroute et je mesure les enjeux...

**M. François Rochebloine.** Nous sommes en train de crever!

**M. Thierry Mariani, ministre.** ... qu'une telle infrastructure représente pour l'agglomération lyonnaise et pour la ville de Saint-Étienne.

Vous le savez, lors de son déplacement du 6 septembre dernier, le Président de la République a souhaité que soit confiée au préfet de région une mission de concertation avec les collectivités territoriales relative aux modalités de financement de ce projet.

**M. François Rochebloine.** Il y en a assez, des missions!

**M. le président.** Seul M. le ministre a la parole.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Nous avons, avec Nathalie Kosciusko-Morizet, lancé cette mission...

**M. François Rochebloine.** Si on veut enterrer le projet, créons une mission et crevons!

**M. André Chassaigne.** Les gars de la Loire sont excités!

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Ça chauffe!

**M. Thierry Mariani, ministre.** ... cette mission dont les conclusions, monsieur le député, ne sont pas attendues pour dans trente ans, mais pour la fin de l'année!

**M. François Rochebloine et M. Michel Hunault.** Ah!

**M. Thierry Mariani, ministre.** Nous sommes le 2 novembre et c'est donc dans soixante et un jours au pire que vous aurez les conclusions de la mission.

**M. François Rochebloine.** Et l'appel d'offres?

**M. Thierry Mariani, ministre.** J'y viens: à l'issue de cette mission, le lancement de l'appel d'offres pourra être envisagé dès le début de l'année prochaine.

**M. François Rochebloine.** Merci de cette réponse!

**M. Thierry Mariani, ministre.** Je sais que votre patience a été mise à rude épreuve mais je crois que vous avez su convaincre le Président de la République lors de sa visite dans votre département. Il ne s'agit donc pas d'une mission de plus destinée à enterrer le projet de l'A 45, mais d'une mission courte, le Président se montrant très clair quant aux délais: c'est, j'y insiste, avant la fin de l'année que vous pourrez prendre connaissance de ses conclusions.

**M. François Rochebloine.** Bravo!

**M. Thierry Mariani, ministre.** Votre attente de trente ans devrait bientôt s'achever.

**M. Yanick Paternotte.** Mais que va devenir M. Rochebloine si son dossier est réglé? (*Sourires.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Hunault.

**M. Michel Hunault.** Je souhaite vous interroger, monsieur le ministre, sur un projet de centrale photovoltaïque dans l'arrondissement de Châteaubriant. Les élus ont lancé une démarche de concertation avec la chambre d'agriculture afin de retenir des sites susceptibles d'accueillir une telle centrale.

Nous savons combien le ministère encourage les énergies nouvelles. Aussi comptez-vous retenir, pour le département de la Loire-Atlantique, ce type de projet. Dans l'affirmative, l'arrondissement de Châteaubriant peut-il compter sur la mobilisation des représentants de l'État et du ministère pour mettre en œuvre un projet qui suscite l'adhésion et des élus, et du monde agricole?

Nous voulons, dans cet arrondissement, nous montrer exemplaires en matière d'énergies nouvelles et plusieurs initiatives ont été prises récemment, dans le cadre desquelles s'inscrit ce projet de centrale photovoltaïque.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Le ministère sait qu'une société envisage un projet de centrale au sol dans la commune d'Issé, située dans l'arrondissement de Châteaubriant qui vous est cher, et sait qu'elle a présenté sa candidature à la sous-famille n° 6 de l'appel d'offres supérieur à 250 kilowattheures relative aux installations au sol utilisant des technologies matures. Ce site se trouve sur une ancienne friche industrielle de la société Atlas, une entreprise de meubles. Il a été demandé à la DDT, à la DDTM 44 et à la DREAL-Pays-de-Loire d'évaluer la viabilité du projet.

En l'état actuel de nos informations, trois points semblent poser problème.

D'abord, le porteur du projet ne serait pas en mesure d'attester de la maîtrise foncière du site – j'emploie le conditionnel et je suis prêt à travailler avec vous à ce sujet. La société Atlas est en liquidation judiciaire. Aussi la parcelle appartient-elle actuellement au liquidateur judiciaire.

Ensuite, le permis de construire aura quelques difficultés, semble-t-il, à être délivré dans les délais puisque le permis exigé dans le dossier d'acte de candidature à la sous-famille n° 6 ne pourra pas être délivré avant la date limite du 8 février. En effet, la demande de permis nécessite une étude d'impact qui, pour l'instant, n'a pas été engagée sur le site concerné. De plus, la construction d'une centrale solaire nécessite une révision du PLU.

Enfin, le site est mis en sécurité par l'ADEME en vue d'évaluer son niveau de pollution. Un nouvel usage du site nécessitera une étude complète sur la pollution résiduelle et la définition des travaux de réhabilitation à prévoir en fonction de l'usage futur et de la dépollution éventuelle.

Reste que les services du ministère dirigé par Nathalie Kosciusko-Morizet sont tout à fait disposés à vérifier avec vous et avec le promoteur de ce projet si les informations dont nous disposons se confirment et si, éventuellement, nous pouvons trouver une solution pour respecter les délais.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe UMP.

La parole est à M. Claude Bodin.

**M. Claude Bodin.** Monsieur le ministre, en juin 2007, le Président de la République lançait le projet de charte du développement durable de Roissy-Charles-de-Gaulle visant à concilier développement économique et réduction des nuisances pour les populations survolées. Il s'agit en effet d'un problème majeur de santé publique, de qualité de vie et d'équité pour des centaines de milliers de riverains.

La population concernée par les nuisances aériennes dans le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne s'élève à près de 600 000 personnes si l'on considère uniquement le périmètre du plan d'exposition au bruit, mais elle atteint près de 2 millions de personnes sur un périmètre plus large.

Les vols nocturnes, en particulier, portent atteinte à un droit fondamental: le droit au sommeil. Ils ne sont pas conformes à la Déclaration universelle des droits de l'homme adoptée par les Nations unies en 1948, dont l'article 24 dispose que « toute personne a le droit au repos ». Les médecins experts de l'Organisation mondiale de la santé se sont appuyés sur des études épidémiologiques pour démontrer l'impact du bruit sur la santé et ont insisté sur le caractère très nocif des bruits nocturnes lors des débuts et des fins de nuit.

Vous en conviendrez, j'en suis sûr, le trafic aérien ne peut pas se développer au détriment de la qualité de vie des citoyens. Avec 170 vols par nuit entre vingt-deux heures et six heures, Roissy-Charles-de-Gaulle est la plateforme créant le plus de nuisances nocturnes en Europe.

D'autres aéroports, tel celui d'Heathrow, premier aéroport européen, ont su limiter les vols nocturnes. Depuis le 21 octobre dernier, les vols de nuit sont également interdits sur l'aéroport de Francfort: plus aucun avion n'est autorisé à décoller ou à atterrir entre vingt-trois heures et cinq heures.

En France, le couvre-feu a été instauré à l'aéroport d'Orly en 1968 et les riverains de l'aéroport de Roissy ne comprennent pas qu'il leur soit refusé. Je vous demande donc, monsieur le ministre, de me préciser les intentions du Gouvernement concernant la réduction progressive mais effective du nombre des mouvements nocturnes à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Claude Bodin interroge une fois de plus le Gouvernement sur les nuisances sonores autour de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Lors des rencontres du Grand-Roissy, Nathalie Kosciusko-Morizet a annoncé le relèvement de 300 mètres des trajectoires d'approche mais également plusieurs mesures spécifiques la nuit, notamment l'interdiction des avions les plus bruyants entre vingt-deux heures et six heures, la mise en œuvre d'une nouvelle trajectoire de nuit pour les départs face à l'ouest, enfin plusieurs mesures opérationnelles dans la gestion des aéronefs au sol et au décollage.

Cet ensemble de mesures devrait permettre la réduction notable des nuisances sonores sans toutefois les supprimer. Vous avez travaillé en ce sens avec les services du ministère.

Cependant, le Gouvernement n'entend pas mettre en danger l'activité aérienne de nuit. Compte tenu du couvre-feu nocturne en vigueur à Orly, l'aéroport Charles-de-Gaulle accueille l'ensemble des vols de nuit de la région parisienne, hormis les vols d'affaires, et assure ainsi l'accessibilité aérienne, la nuit, d'une capitale de rang mondial, donc sa compétitivité et son rayonnement économique.

L'entreprise FEDEX, qui emploie quelque 3 000 personnes, assure une grande partie des vols que vous regrettez. Si elle ne le pouvait plus, compte tenu des correspondances des *hubs*, ces 3 000 emplois seraient remis en cause.

Si l'aéroport de Francfort a décidé, vous l'avez rappelé à juste titre, de fermer la nuit, une ville comme Cologne est à l'affût pour récupérer ce qui constitue l'une des richesses économiques de la plateforme de Roissy.

Les mesures que j'ai évoquées ont tout de même apporté une amélioration et, j'y insiste, Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même sommes tout à fait disposés à travailler à vos côtés pour examiner au cas par cas la meilleure manière de réduire les nuisances.

**M. le président.** La parole est à M. Joseph Bossé.

**M. Joseph Bossé.** Mon propos portera sur un thème d'actualité qui, dans certains de nos territoires, se révèle d'une importance majeure pour la protection de la biodiversité, mais aussi pour la sauvegarde de l'activité apicole : je veux parler de la colonisation des frelons asiatiques.

Le frelon asiatique a débarqué dans le Sud-Ouest avec la mondialisation des échanges, en 2004. Depuis, il ne cesse de se propager et a atteint les Pays-de-la-Loire.

Cette espèce se caractérise par un fort pouvoir de reproduction. Un nid représente plus de 2000 frelons, et peut donner naissance jusqu'à une centaine de fondatrices. Dans les départements les plus touchés comme la Dordogne, un million de fondatrices potentielles ont été dénombrées dernièrement. Cette année, dans les Pays-de-la-Loire, on estime le nombre de nids à près de 300.

La prolifération des frelons asiatiques porte atteinte aux abeilles et aux cultures fruitières. Attirés par les milieux urbains, ils représentent aussi une menace pour les lieux publics comme les marchés.

Dangereux pour notre écosystème, le frelon asiatique peut engendrer des dommages économiques comme des problèmes de santé publique. Déjà, plusieurs morts par piqûre ont été dénombrés.

La mise en place d'une action concertée entre le signalement, la surveillance et la destruction des nids serait la réponse adaptée pour contenir la propagation de cette espèce invasive.

Aujourd'hui, le principal obstacle à une lutte efficace contre ce fléau réside dans l'absence de réglementation classant le frelon asiatique comme insecte nuisible. Une telle classification pourrait entraîner un arrêté préfectoral rendant obligatoire la destruction des nids.

Contrairement à certaines idées reçues, le frelon asiatique ne va pas s'autoréguler, ni trouver sa place dans l'écosystème. Il va continuer sa colonisation au détriment des abeilles, déjà fragiles, de la pollinisation et du métier d'apiculteur.

Monsieur le ministre, comptez-vous mettre en place une démarche concertée pour endiguer la colonisation du frelon asiatique ?

**M. le président.** La parole est à M. Thierry Mariani, ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Originaire d'Asie, le frelon à pattes jaunes est un prédateur de l'abeille domestique. Il n'est pas connu, par contre, pour porter atteinte à la biodiversité, et notamment aux espèces protégées. Les interventions contre cet insecte ne relèvent donc pas des dispositions prévues par le code de l'environnement pour la protection de la nature.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet veille avec une attention toute particulière à concrétiser les propositions de la mission conjointe qui a réuni des inspecteurs généraux des ministères chargés de l'agriculture, de la santé et de l'écologie, en mettant en œuvre les recommandations relevant de ses attributions.

Le ministère poursuit donc son soutien financier au Museum national d'histoire naturelle, qui travaille à réunir et à valider les données naturalistes relatives à l'expansion de cette espèce en France. Il apporte également son soutien financier à un laboratoire de l'INRA à Bordeaux, qui contribue, avec le Museum, à la recherche de solutions nouvelles.

L'inscription de cette espèce sur l'une des diverses listes de nuisibles ne peut donc pas, à l'heure actuelle, être retenue, parce qu'elle n'entre pas dans le cadre des sources de droit susceptibles d'être invoquées à cet effet.

Pour apporter la solution attendue, il faudrait, de plus, que cette inscription soit réalisée au titre d'un code qui, tel le code rural et de la pêche maritime, prévoit des mécanismes de lutte obligatoires, contrairement, par exemple, au code de l'environnement.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Dosne.

**M. Olivier Dosne.** Monsieur le ministre, une baisse du budget de la direction interdépartementale des routes d'Île-de-France, inscrite au PLF 2011, a eu pour conséquence

directe la réduction de 27 % des crédits de l'État affectés à l'action « Entretien et exploitation du réseau routier national ».

La septième circonscription du Val-de-Marne subit tous les matins les nuisances du plus grand bouchon européen, le fameux bouchon A4-A86, situé sur les communes de Joinville-le-Pont et Nogent-sur-Marne. Il est urgent pour le bien-être et la sécurité de nos concitoyens de rénover et d'entretenir les protections phoniques bordant ces autoroutes, afin de faire cesser ce scandale environnemental historique.

De plus, la dégradation de la chaussée, qu'il convient de rénover tous les sept à douze ans, engendre une nuisance sonore certaine. Rappelons qu'une étude récente a montré que la nuisance sonore est la première nuisance déplorée par les Français.

La dégradation accélérée et certaine de ce patrimoine générera, au final, des investissements bien plus importants que les économies réalisées. C'est d'autant plus vrai que le schéma national d'infrastructures de transport présenté en janvier 2011 soulignait déjà que 16 % des chaussées étaient en très mauvais état.

Il est certes à souligner que le programme 203 « Infrastructures et services de transports » du PLF 2012 a bénéficié d'augmentations budgétaires pour les autorisations d'engagement de l'action 12 « Entretien et exploitation du réseau routier national ».

Il y a également des augmentations pour les crédits de paiement de l'action n° 13 « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres ».

Cependant, monsieur le ministre, ces augmentations ne seront pas suffisantes en 2012, compte tenu du retard important qui a été pris, les années passées, dans le financement de l'entretien du réseau routier.

Je souhaite donc savoir comment vous pourriez augmenter les autorisations d'engagement de l'action 12 du programme 203 de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » à hauteur de 3 millions d'euros. Cette somme servirait à la réfection et à l'entretien des protections phoniques, plus particulièrement sur la section de l'A4 située au-dessus de la Marne et de la fameuse guinguette *Chez Gégène*, qui traverse les communes de Joinville-le-Pont et Nogent-sur-Marne.

Je crois avoir compris, monsieur le ministre, qu'il serait intéressant de vous inviter à venir sur le terrain, peut-être avec le Président de la République, ce qui me permettrait d'espérer une réponse favorable avant soixante et un jours. (*Sourires.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Après l'effort consenti dans le cadre du plan de relance, l'évolution du budget consacré à l'entretien des routes nationales dans la loi de finances pour 2011 participait à la maîtrise des dépenses publiques. Toutefois, pour faire face à la dégradation de certaines routes consécutive à deux hivers rigoureux, ce budget a pu être augmenté de 45 millions d'euros, par redéploiement et mobilisation de la réserve de précaution.

Cet effort de 45 millions est repris en 2012. Ce budget complémentaire sera entièrement consacré à l'entretien préventif des chaussées. Le réseau routier national en Île-de-France est concerné. La partie de ce réseau pour laquelle vous

êtes intervenu à de multiples reprises auprès de nos services bénéficiera, monsieur le député, de l'effort de renouvellement de certaines chaussées, qui sera une priorité par rapport à l'augmentation du niveau de service relatif aux abords de chaussées.

Quant au problème spécifique que vous avez abordé, il s'agit hélas d'un point noir record. Je suis tout à fait disposé à voir ce qu'il en est avec Nathalie Kosciusko-Morizet et à vous recevoir pour que nous cherchions ensemble, dans le cadre des moyens qui sont à notre disposition, les possibilités d'amélioration. Je ne vous garantis pas, par contre, une réponse dans les soixante et un jours. (*Sourires.*)

**M. le président.** Nous en revenons aux questions du groupe SRC.

La parole est à M. Joël Giraud.

**M. Joël Giraud.** Monsieur le ministre, ma question a trait, une fois encore, au non-respect d'un engagement du Grenelle de l'environnement.

L'engagement n° 23 avait prévu l'intégration des communes dans le champ du versement transport en fonction de l'importance de leur population durant la saison touristique, afin de répondre à des besoins accrus, de faciliter les déplacements domicile-travail des saisonniers et de résoudre le problème crucial, notamment en montagne, de l'accès aux derniers kilomètres, qui pèjore, en fait, la performance de toute la chaîne de transports.

Il est en effet paradoxal de constater qu'en France, le versement transport inclut dans son champ la mobilité des populations carcérales – qui sont, *a priori*, amenées à faire preuve de moins de mobilité que d'autres –, mais pas celle des populations touristiques.

L'article 55 de la loi Grenelle 2 devait concrétiser cet engagement en modifiant le code général des collectivités territoriales afin de permettre aux autorités organisatrices de transport œuvrant dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques d'obtenir cette recette indispensable.

Pourtant, à ce jour, le Gouvernement n'ayant toujours pas complété le CGCT, les communes concernées peuvent établir le versement transport mais ne peuvent pas voter de taux : un vrai marché de dupes !

Le 10 juin dernier, à ma grande stupeur, lors de l'examen du projet de loi de finances rectificative pour 2011, l'amendement que j'avais déposé à ce sujet, et qui venait d'ailleurs d'obtenir un avis favorable unanime de la commission permanente du Conseil national de la montagne, présidée par M. Martial Saddier, ici présent, a été retoqué par le Gouvernement, qui bafouait ainsi les engagements pris par vous-même, monsieur le ministre des transports, devant la représentation nationale quelques jours auparavant.

**M. Martial Saddier.** M. Giraud n'a pas tort.

**M. Joël Giraud.** Vous m'aviez en effet indiqué, en réponse à une question d'actualité du 8 juin, et au nom du Gouvernement, que « si aucun plafond n'avait été fixé par le législateur, c'était par omission et non par reculade du Gouvernement », que la loi devait être complétée sur ce point, que cela vous paraissait nécessaire, et que par conséquent un avis favorable serait donné à mon amendement.

Suite au non-respect de cet engagement, le cabinet de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, évoquant un « *bug* », m'avait assuré mettre « tout en œuvre » pour le réparer. J'avais alors proposé à mes collègues du groupe RDSE du Sénat une version rectifiée de mon amendement – un peu retravaillée, je l'avoue, par le cabinet de Mme Kosciusko-Morizet –, encadrant davantage le dispositif et susceptible d'obtenir cette fois – c'était promis, juré – l'avis favorable du Gouvernement. Pourtant, rebelote, l'amendement a également été rejeté au Sénat, le 23 juin dernier, après avis défavorable du Gouvernement.

Je réitère par conséquent ma question : le Gouvernement va-t-il enfin respecter son engagement, la parole du ministre censé le représenter et le vote du Parlement en faveur de la mobilité durable dans les communes touristiques de moins de 10 000 habitants ?

Un amendement a été déposé en ce sens par le groupe SRC. Il attend l'avis favorable du Gouvernement, et pas seulement un oui aujourd'hui, suivi d'un non le 14 novembre, au moment du vote.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Pour rendre applicables les dispositions introduites par le Parlement dans la loi portant engagement national pour l'environnement, qui a permis aux communes de moins de 10 000 habitants classées touristiques d'instaurer un versement transport, il faut effectivement que le législateur fixe un taux. Nous avons déjà évoqué cette lacune, monsieur le député, dans le cadre d'une séance de questions d'actualité.

Je vous confirme que je suis favorable à l'introduction de ces dispositions. Et je regrette qu'un examen un peu rapide, un *bug*, en effet, ait conduit, lors de la discussion du PLFR, à rejeter un amendement en ce sens. Je redirai donc à mon collègue chargé du budget, en vue de l'examen du prochain PLFR, notre avis favorable sur cette proposition.

Je suis sincèrement désolé de ce *bug*. Ne croyez pas que vous soyez ni persécuté, ni poursuivi par la malchance. Il arrive parfois, vous le savez, que, dans les discussions parlementaires, les choses aillent un peu trop vite.

**M. le président.** La parole est à Mme Catherine Quéré.

**Mme Catherine Quéré.** Monsieur le ministre, nous savons que la situation financière de la France est difficile. Mais pour réduire l'ampleur des déficits publics, vous sacrifiez votre politique de l'environnement. La France n'applique d'ailleurs même pas les directives européennes, et le nombre de contentieux reste significatif, notamment dans les domaines de l'eau, des déchets et de la biodiversité, ce qui vous a obligé à inscrire des provisions pour faire face aux risques financiers.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Ce n'est pas nouveau.

**Mme Catherine Quéré.** Le plus grave dans cette situation, c'est que tout le monde en paiera le prix, notamment nos enfants et nos petits-enfants. Le niveau du réchauffement climatique est très inquiétant dans le monde, et la limite des 2 degrés Celsius à ne pas franchir, décidée par le protocole de Kyoto, est largement dépassée, puisqu'on annonce une montée de 4 degrés avant la fin du siècle.

Monsieur le ministre, votre budget est désolant. Quelle belle entrée en matière, à la veille de la conférence de Durban !

Concernant la politique énergétique, vous falsifiez votre bilan en matière de développement des énergies renouvelables. Vous avez, depuis le moratoire de décembre 2010, freiné le photovoltaïque et mis en danger cette filière, fragilisant bon nombre d'entreprises. Ainsi, nous accusons un retard préjudiciable dans ce domaine.

Mais je veux aussi vous interroger sur la situation des sites Seveso. Vous êtes revenu sur le crédit d'impôt de 40 %, sur les 20 % à la charge des collectivités et sur les 20 % à la charge des industriels, qui devaient, à eux trois, aider les ménages, notamment les plus fragiles, à procéder aux travaux qui sont, je vous le rappelle, obligatoires. Ces ménages n'auront pas les moyens de se mettre en conformité avec la loi. Ils ne pourront donc pas s'assurer. Et je n'ose imaginer leur situation en cas de catastrophe. Monsieur le ministre, reprendrez-vous ce dossier ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Madame la députée, votre question se rapproche beaucoup de celle de Mme Darciaux. Je vous ferai hélas la même réponse, parce que vous vous doutez bien qu'en quinze minutes le Gouvernement n'a pas changé d'avis.

Comme nous l'avons indiqué dans notre intervention initiale, le Gouvernement a bien conscience que le crédit d'impôt pour les riverains qui doivent faire des travaux de renforcement de leur habitation dans le cadre des plans de prévention des risques technologiques établis autour des sites Seveso n'est pas totalement satisfaisant. En effet, si son taux a varié, l'année dernière, entre 15 et 40 %, il est *in fine* de 30 %. C'est surtout le plafond qui pose problème. Il est, comme vous l'avez regretté, un peu bas dans certains cas.

Il faut cependant avoir conscience que, même éventuellement augmenté, le crédit d'impôt ne pourra, à lui seul, apporter une réponse aux riverains. Les discussions conduites depuis deux ans avec les industriels et les collectivités locales montrent qu'il faudrait un taux d'aide global de l'ordre de 70 à 80 %. Cela suppose des interventions complémentaires à celles de l'État, avec des aides des industriels et des collectivités.

En ce qui concerne le crédit d'impôt lui-même, le Gouvernement a bien conscience qu'il concerne souvent des ménages peu aisés, pour qui les travaux pèsent lourd. La situation actuelle des finances publiques l'amène cependant à considérer qu'il est aujourd'hui difficile d'envisager une hausse, tout en rappelant que l'État, malgré tout, est aujourd'hui le seul à soutenir systématiquement ces travaux.

**M. le président.** La parole est à Mme Chantal Berthelot.

**Mme Chantal Berthelot.** Monsieur le ministre, j'aimerais tout d'abord que vous puissiez faire part à Mme la ministre Nathalie Kosciusko-Morizet de la satisfaction des responsables du parc amazonien de Guyane. Car elle est bien à l'écoute des besoins de cette structure, qui doit se rendre de plus en plus crédible sur le territoire et surtout répondre aux objectifs qu'on lui a assignés. Elle l'a montré en répondant favorablement aux demandes concernant ses moyens de fonctionnement.

Le parc amazonien participe également à la lutte contre l'orpillage illégal, ce qui m'offre ma transition pour aborder le fameux SDOM, le schéma départemental d'orientation minière.

Dans la présentation stratégique du projet annuel de performances, le SDOM est seulement évoqué, page 217. Il y est dit qu'est « également en cours l'accompagnement de la mise en place du schéma minier en Guyane ».

En février 2008, le Président de la République avait dit que le SDOM était une priorité. Sa préparation a pris trois ans. Et pour l'instant, rien. Vous savez très bien que les professionnels et les associations environnementales attendent l'adoption, et surtout l'application de ce schéma minier, car il permettra non seulement de définir un zonage des activités minières, mais aussi de protéger les populations et l'environnement, et de gérer de manière durable les ressources naturelles de notre territoire.

Je me demande, monsieur le ministre, pourquoi le SDOM n'est toujours pas agréé, alors que vous m'aviez répondu, au mois de mai dernier, que le texte devait être transmis au Conseil d'État. Six mois après, je vous pose la question : quel est l'obstacle à l'adoption du SDOM ?

Ma seconde question concerne l'assainissement. Vous savez quelle est l'ampleur du retard structurel de la Guyane en matière d'équipement : moins de 35 % des foyers sont raccordés à un réseau collectif, contre plus de 80 % dans l'Hexagone. La forte croissance démographique accentue ce retard. Le contentieux européen sur les eaux urbaines résiduaires concerne également la Guyane puisque, pour l'échéance 2010, l'agglomération de Cayenne est concernée, comme le sont, pour 2015, celles de Saint-Laurent-du-Maroni et de Saint-Georges-de-l'Oyapock.

Afin de ne pas bloquer la volonté des collectivités locales, qui se sont vraiment investies dans ce dossier, et donc de leur permettre de mettre aux normes leurs équipements d'assainissement, un accompagnement supplémentaire est requis de la part de l'ensemble des partenaires financiers. L'enjeu majeur est la réévaluation de l'enveloppe de solidarité inter-bassins, afin d'obtenir une participation de l'ONEMA qui permette de boucler les plans de financement.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si, dans le budget 2012, les 10 millions d'euros nécessaires seront attribués à l'ONEMA pour accompagner le programme exceptionnel d'investissements dans les DOM et en Corse, ce qui nous permettrait de nous mettre en conformité avec la directive européenne relative au traitement des eaux résiduaires urbaines ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Madame la députée, je transmettrai à Nathalie Kosciusko-Morizet vos remerciements pour l'attention qu'elle porte au dossier du parc amazonien.

Vous m'aviez effectivement interrogé au mois de mai sur le SDOM, et je vous avais alors répondu que la procédure était en cours. Le SDOM doit en effet être approuvé par décret en Conseil d'État. Celui-ci a été saisi mi-octobre pour une mise en œuvre effective au 1<sup>er</sup> janvier 2012. Vous êtes donc en quelque sorte, comme François Rochebloine, dans le cadre des 61 jours. En tout état de cause, la date d'entrée en vigueur du texte est assez proche. Vous pouvez constater que, depuis le mois de mai, les choses ont suivi leur cours.

S'agissant de l'assainissement en Guyane via l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques – ONEMA –, le montant de la solidarité financière assurée par celui-ci sera augmenté, en 2012, de 20 millions d'euros. Son budget passe ainsi de 108 millions d'euros à 128 millions d'euros :

10 millions seraient destinés aux départements d'outre-mer et les 10 autres millions à la Corse, dans le cadre de son programme exceptionnel d'investissement.

Vous avez donc satisfaction sur les deux points.

**M. le président.** Nous en revenons aux questions du groupe UMP.

La parole est à M. Michel Heinrich.

**M. Michel Heinrich.** Monsieur le ministre, puisque vous avez répondu avec beaucoup de précision à la question de notre collègue André Chassaigne sur la cogénération gaz, notamment sur les installations de plus de 12 mégawatts, je n'y reviendrai pas. En revanche, je vous interrogerai sur les produits fortement générateurs de déchets.

Le principe de la responsabilité élargie du producteur, REP, est le moyen le plus efficace de modifier le comportement des acteurs économiques – les consommateurs, mais aussi et surtout les industriels et les distributeurs – en matière de prévention des déchets et de développement des filières de récupération et de recyclage. Dès lors, ne serait-il pas opportun de généraliser progressivement la REP à un niveau de financement majoritaire, en assujettissant à la TGAP les produits les plus générateurs de déchets qui ne participent pas à une filière REP, conformément aux engagements du Grenelle ?

Par ailleurs, je souhaiterais savoir où en sont les travaux relatifs à la taxe d'enlèvement des ordures ménagères incitative. En effet, cet engagement du Grenelle n'a pas fait l'objet jusqu'à présent de texte d'application.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Monsieur le député, l'engagement 243 du Grenelle de l'environnement, repris dans la loi Grenelle 1 puis dans la loi Grenelle 2, prévoit en effet d'instaurer une tarification incitative du service public des ordures ménagères s'appuyant sur la redevance d'élimination des ordures ménagères, la REOM, et sur la taxe d'élimination des ordures ménagères, la TEOM, avec une part fixe et une part variable en fonction de la nature et de la quantité des déchets produits. Il s'agit d'une mesure à laquelle Nathalie Kosciusko-Morizet attache beaucoup d'importance, car elle incite chacun de nos concitoyens à devenir un véritable acteur de la prévention de production de déchets.

L'ADEME met en œuvre, depuis 2009, un important programme de soutien aux collectivités qui ont adopté une REOM incitative. Ainsi, le nombre des habitants concernés, qui était de 600 000 en 2008, sera de 2,2 millions à court terme ; les études en cours portent sur 3,6 millions d'habitants supplémentaires. Les budgets consacrés par l'ADEME à ce dispositif seront passés de 7,9 millions d'euros en 2009 à 25 millions en 2011.

Si l'instauration d'une REOM incitative est possible sans le vote d'autres textes législatifs, la création d'une part variable à la TEOM soulève des difficultés techniques importantes et nécessite la modification du code général des impôts. Un groupe de travail associant la direction générale de la prévention des risques, le commissariat général au développement durable, le ministère de l'intérieur et le ministère du budget a donc élaboré, en concertation avec les collectivités locales, un projet de texte législatif instituant la part variable de la TEOM. Ce projet de texte est en cours de finalisation et



Mme Nathalie Kosciusko-Morizet ainsi que son cabinet sont tout à fait disposés à évoquer son avenir et sa rédaction avec vous, si vous le souhaitez.

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

**M. Philippe Armand Martin.** Monsieur le ministre, la mission « Écologie, développement et aménagement durables » porte notamment sur les politiques consacrées à la maîtrise de l'énergie et à la lutte contre le réchauffement climatique. Ces politiques se traduisent par un ensemble de dispositifs fiscaux permettant aux citoyens de bénéficier de crédits d'impôt, de réductions d'impôt ou de bonus écologiques. Ainsi certains ménages ont entrepris des travaux d'isolation ; d'autres, lors de l'achat d'un véhicule, s'orientent vers des véhicules plus propres.

Ainsi que nous avons pu le constater, ces mesures ont un réel effet incitatif et participent à la réduction des dépenses énergétiques et à la limitation des émissions de gaz à effet de serre. C'est pourquoi nous devons non seulement maintenir ces dispositifs, mais aussi et surtout les amplifier.

En effet, les mesures incitatives sont principalement orientées vers les citoyens et concernent leur vie privée, de sorte que des pans entiers de l'économie ne bénéficient pas de telles incitations, notamment l'agriculture. Alors qu'aujourd'hui des véhicules agricoles électriques sont commercialisés, il n'existe aucun dispositif incitant à les acquérir. Il me semble qu'un bonus écologique similaire à celui qui existe pour les véhicules personnels devrait être instauré pour aider à l'acquisition de véhicules agricoles électriques.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si vous êtes favorable à une telle initiative ? Dans l'affirmative, pouvez-vous me préciser à quelle échéance elle pourrait être mise en œuvre ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Monsieur le député, dans le cadre des mesures retenues pour atteindre ses objectifs de réduction des déficits publics, le Gouvernement a décidé d'ajuster le dispositif bonus-malus automobile afin d'en assurer l'équilibre en 2012. Cet ajustement sera obtenu par une baisse des dépenses du bonus et une hausse des recettes du malus. Afin de garantir le respect de cet équilibre, le Gouvernement n'est pas favorable à l'introduction de nouvelles catégories de véhicules éligibles au bonus.

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

**M. Dominique Caillaud.** Monsieur le ministre, ma question porte sur le programme 159 « Information géographique et cartographique ». Je me félicite, d'une part, que le niveau des crédits de ce programme soit maintenu et, d'autre part, que le nouveau contrat d'objectifs et de moyens de l'Institut géographique national, qui comprend notamment la diffusion quasiment gratuite du référentiel à grande échelle à tous les partenaires de la sphère publique, ait été mis en œuvre en 2011. Cependant, les partenaires des structures régionales ne sont pas toujours des collectivités territoriales et ils interviennent parfois dans une proportion trop faible pour apparaître clairement dans la facturation de l'IGN. Néanmoins, cette diffusion constitue un levier majeur pour la cohérence des données et le développement des applications thématiques. Je souhaite donc que les efforts soient maintenus pour que les référentiels soient rapidement mis à jour, tant en ce qui concerne les dates que la qualité, notamment pour l'orthophotographie à vingt centimètres.

Par ailleurs, une difficulté récurrente subsiste en ce qui concerne la base de données parcellaires et sa représentation unique du parcellaire cadastral. L'indicateur du programme est du reste assez clair : la prévision de couverture territoriale 2011 était de 11 % et le réalisé de 0 %. Qu'en est-il de l'accord de convergence entre la direction générale des finances publiques et l'IGN ? Actuellement, les collectivités locales qui ont besoin de cette base de données ne savent plus si elles doivent maintenir les conventions avec le plan cadastral informatisé, vecteur de la DGFIP, ou attendre une base de données parcellaires convergées qui ressemble à l'Arlésienne.

S'agissant de la formation à l'École nationale des sciences géographiques, la diminution du nombre d'élèves en 2011 suscite des interrogations, car on connaît le potentiel de compétences envié de cette école, le taux de progression à deux chiffres du secteur géomatique et les besoins en personnels qui en découlent. Quelles mesures vous semblent prioritaires pour relancer les recrutements à l'ENSG ?

Enfin, Mme la ministre a pu vérifier personnellement à Orléans, dans le cadre de l'expérience menée sur la meilleure connaissance des réseaux sensibles enterrés pour une plus grande sécurité, le rôle de la cartographie et d'un référentiel à très grande échelle adapté à cette reproduction des réseaux. L'association AFIGEO – qui bénéficie d'un soutien essentiel du ministère, ce dont je le remercie – suit cette expérience afin d'identifier les difficultés et valoriser les bonnes pratiques. Les premiers constats font apparaître la nécessité d'une mutualisation et le rôle prioritaire prépondérant des collectivités locales. Comment entendez-vous, à l'avenir, tenir compte de cette expérience pour intégrer ces constats dans les textes ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Monsieur le député, en ce qui concerne l'IGN, la ligne de conduite du Gouvernement est de réaliser des économies sur son fonctionnement afin de faire des progrès en matière d'investissements.

Les crédits inscrits au programme 159 dans le PLF pour 2012 s'élèvent à 96 603 006 euros. Le programme est en augmentation de 17,5 % entre 2011 et 2012. Cette évolution s'explique principalement par le transfert des crédits du programme 149 « Forêts » de la mission « Agriculture, pêche, alimentation, forêts et affaires rurales » destinés à la subvention pour charges de service public de l'inventaire forestier national, pour un montant de 11,8 millions. À périmètre constant, le budget proposé au PLF pour 2012 est en hausse de 3,5 %, en tenant compte notamment de l'évolution maîtrisée de la masse salariale de l'Institut géographique national, de la réduction des dépenses de fonctionnement, de l'établissement et de la couverture de ses besoins en investissements, notamment les achats de données, les immobilisations des bases de données et le déménagement sur le site de Saint-Mandé.

Sachez que Mme Nathalie Kosciusko-Morizet est particulièrement attentive à ce que l'Institut géographique national non seulement garde tous ses moyens, mais poursuive sa politique d'investissement.

**M. le président.** Nous en revenons aux questions du groupe SRC.

La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Philippe Duron.** Monsieur le ministre, lors de l'inauguration du TGV Mulhouse-Dijon, le Président de la République a pu dire : « Le train, c'est la France. » Les

Normands, qui connaissent depuis de nombreuses années une dégradation de la qualité du service des grandes lignes, auront, s'ils prennent les propos du Président de la République au pied de la lettre, une image assez médiocre de leur pays...

Vous êtes vous-même conscient de la situation, puisque vous avez lancé, il y a quelque temps, un débat public pour la réalisation d'une ligne nouvelle Paris-Normandie. Cette dégradation des trains d'équilibre du territoire, de nombreuses régions, de nombreuses villes, des dizaines de milliers de voyageurs en pâtissent chaque jour et, à la lecture du courrier que m'adressent les associations d'usagers, je mesure leur exaspération. En semaine, 80 % des usagers voyageant aux heures de pointe utilisent la ligne Paris-Cherbourg pour des raisons professionnelles ou parce qu'ils suivent des études à Paris ou à Caen. On comprend donc pourquoi la ponctualité est leur première exigence d'usagers de la SNCF. Or, en 2010, sur cette ligne comme sur beaucoup d'autres, un train sur cinq était en retard de plus de cinq minutes.

Pour faire face à cette dégradation du service, le Gouvernement a décidé d'assumer le rôle d'autorité organisatrice de transport et de rémunérer la SNCF afin qu'elle assure de bonnes conditions de qualité de service public. Mais les compensations – 210 millions d'euros – et les investissements demandés à la SNCF pour moderniser les matériels – 300 millions d'euros – paraissent insuffisants pour garantir une réelle modernisation.

Par ailleurs, la SNCF a mis en place un plan de renforcement de la qualité du service sur douze lignes où la situation est particulièrement dégradée, notamment le RER D, l'étoile de Lyon ou Paris-Cherbourg. Parmi les principaux axes de ce plan, la SNCF retient la fiabilisation du matériel, l'amélioration des conditions d'exploitation et de l'information des usagers.

Monsieur le ministre, pouvez-vous tirer les premiers enseignements de ce nouveau dispositif? Combien de temps les usagers devront-ils patienter avant de disposer de trains modernes, fiables et confortables sur ces lignes importantes? Enfin, quelles solutions envisagez-vous pour le remplacement des trains Corail qui, après plus de trente ans de fonctionnement, sont aujourd'hui à bout de souffle?

**M. le président.** La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** Monsieur le ministre, le Grenelle de l'environnement a instauré le principe d'une gestion intégrée de la mer et du littoral, avant que le Grenelle de la mer ne jette les bases d'une véritable stratégie nationale pour la mer et le littoral, consacrée par un discours du Président de la République au Havre en juillet 2009.

Grâce à cet élan, nous avons, depuis 2007, créé trois parcs naturels marins : ceux de l'Iroise, de Mayotte et du Golfe du Lion – ce dernier ayant été inauguré par Nathalie Kosciusko-Morizet il y a deux semaines. Trois projets en sont au stade de la consultation : les estuaires de la plaine maritime picarde, l'estuaire de la Gironde et les pertuis, et les Glorieuses. Deux autres sont à l'étude : le bassin d'Arcachon et le golfe normand-breton. Trois mises à l'étude possibles sont identifiées, en Martinique, en Corse et en Sud Bretagne. L'objectif de dix parcs naturels marins est donc réaliste, et nous sommes pratiquement dans le calendrier de départ, qui fixait cet objectif pour 2012.

L'objectif de 20 % d'aires marines protégées dans les eaux sous juridiction française d'ici 2020 est tout aussi atteignable, notamment grâce aux projets aux Antilles, dans les mers australes, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie – qui prépare une candidature au patrimoine mondial pour les Marquises.

Ce succès, fruit de l'engagement politique du Gouvernement, repose sur le fait que vous y avez mis des moyens suffisants. L'Agence des aires marines protégées a pu mener les campagnes océanographiques et les études nécessaires pour lancer les parcs existants. La création de tous ces parcs naturels marins amène néanmoins les membres du conseil d'administration de l'Agence et les partenaires locaux à s'interroger sur la nécessaire croissance des moyens de l'établissement. Le souci de l'Agence d'assumer pleinement la responsabilité des nouveaux parcs se fait sans négliger ses autres missions, notamment Natura 2000, la directive cadre stratégie pour le milieu marin, et l'appui technique en matière de biodiversité marine.

Nous sommes conscients que, dans la situation actuelle des finances publiques, cette question des moyens ne peut relever que d'une redistribution de personnels au sein de votre ministère, ce qui nécessite une programmation sur plusieurs années. Vous avez déjà eu l'occasion d'esquisser des pistes dans ce sens devant la commission du développement durable, en réponse à une question de mon collègue et ami Jérôme Bignon. J'aimerais que vous nous confirmiez les orientations que vous souhaitez prendre à cet égard. Les montants en jeu sont très modestes au regard du budget de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ». Par ailleurs, les possibilités d'affectation de ressources à partir des taxes et redevances pour les usages en mer existent...

**M. le président.** C'est terminé, mon cher collègue.

La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Si Nathalie Kosciusko-Morizet avait été là, elle n'aurait pas manqué de réaffirmer son soutien à la politique de création des parcs naturels marins, une politique qui s'inscrit dans la dynamique nationale de création d'aires marines protégées, qui n'ont cessé de progresser ces dernières années. Dès 2005, le plan d'action « Mer » de la stratégie nationale pour la biodiversité prévoyait la création de dix parcs naturels marins, dont deux outre-mer. Le Grenelle de la mer, en fixant un objectif de protection de 10 % des eaux sous juridiction française d'ici 2012, et 20 % d'ici 2020, a conforté et rehaussé cet objectif.

Cet été, lors d'une visite à Crozon, le Président de la République s'est félicité des avancées importantes accomplies en matière de création de parcs naturels marins. Après la création des parcs de l'Iroise et de Mayotte, respectivement en 2007 et 2010, Nathalie Kosciusko-Morizet a annoncé officiellement, le 13 octobre dernier, la création du parc naturel marin du Golfe du Lion, le premier de Méditerranée. L'objectif de protection de 10 % des eaux sous juridiction française est d'ores et déjà atteint pour la métropole. Le parc naturel marin des Glorieuses, le deuxième outre-mer, devrait voir le jour en décembre 2011. Quatre autres parcs sont encore à l'étude : les estuaires picards, le pertuis charentais, le golfe normand-breton – c'est-à-dire la baie du mont Saint-Michel – et le bassin d'Arcachon.

Nathalie Kosciusko-Morizet est très reconnaissante des avancées importantes auxquelles a contribué Jérôme Bignon, président de l'Agence des aires marines protégées, dont vous vous êtes fait ce soir le porte-parole, monsieur

Paternotte. Ces espaces doivent maintenant être gérés. Les moyens prévus en 2012 pour l'Agence des aires marines protégées, s'élevant à 21 millions d'euros, devraient lui permettre, à côté des autres missions lui incombant, qui seront précisées dans le contrat d'objectifs en cours de révision, de préciser ou de mettre en place la gestion des parcs naturels marins créés et d'assurer ainsi la réalisation des travaux des missions d'études engagés. Jérôme Bignon peut être rassuré au sujet de la mission qui lui est chère : Nathalie Kosciusko-Morizet est bien décidée à poursuivre l'intégralité des engagements du Grenelle de la mer.

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

**M. Yves Vandewalle.** Monsieur le ministre, la loi portant réforme des collectivités territoriales prévoit un autofinancement minimum de 20 %. Or, les parcs naturels régionaux ne disposent pas, sauf de façon marginale, de ressources propres. Ils ne pourront donc pas satisfaire à cette obligation, qui doit entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier prochain, et ne pourront plus financer leurs investissements. Du côté de l'État, qui se veut rassurant, il semble y avoir une confusion entre les contributions des collectivités territoriales et de l'État, qui servent à financer le fonctionnement des parcs, et les subventions qu'ils perçoivent – par exemple de l'Agence de l'eau – pour financer leurs investissements. Cette distinction entre contributions et subventions semble être au cœur d'une ambiguïté juridique qui doit être levée. Sinon, il faut modifier la loi : j'ai déposé à cette fin l'amendement n° 51 qui, s'il a été rejeté au titre de l'article 40, a le mérite de poser un jalon pour le projet de loi de finances rectificative. Pouvez-vous clarifier cette question, monsieur le ministre ?

Toujours sur les parcs naturels régionaux, l'article 13 du projet de décret spécifie que les « collectivités territoriales et les EPCI approuvent le projet de charte dans un délai de quatre mois ». Mais on connaît des EPCI qui ont bloqué le processus en ne se prononçant pas, car un décret stipule que l'avis est alors réputé négatif. J'avais demandé à la DGCL d'inverser la rédaction, en stipulant que l'avis serait réputé favorable en cas de silence. Qu'en est-il ?

Il me reste à vous poser deux petites questions complémentaires. Premièrement, afin d'augmenter l'autonomie des véhicules, les constructeurs explorent différentes voies, notamment celle de l'hydrogène, avec une pile à combustibles. Alors que cette technologie est déjà mise en œuvre dans plusieurs pays, la réglementation française afférente à l'hydrogène en interdit pratiquement le développement. Pouvez-vous me dire si vous allez procéder aux adaptations nécessaires ?

Deuxièmement, le très intéressant – et, à bien des égards, rassurant – rapport d'étape de notre collègue François Brottes propose de mettre en place, dès 2012, le dispositif de surveillance des champs électromagnétiques instauré par les lois Grenelle. Quelle est votre position sur ce point, monsieur le ministre ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Je vous félicite d'avoir réussi à poser quatre questions en deux minutes, monsieur Vandewalle. Cela relève de l'exploit ! (*Sourires.*)

Sur la première question, le Gouvernement est conscient de la difficulté d'application de la disposition de l'article 76, relative à l'autofinancement des opérations d'investissement des collectivités territoriales, pour les syndicats mixtes ouverts des parcs naturels régionaux. Aussi le ministre chargé des collectivités territoriales et Nathalie Kosciusko-Morizet ont-

ils indiqué, lors du congrès national des parcs naturels régionaux qui s'est tenu dans les Vosges le 7 octobre dernier, que les modalités d'application de cette disposition à travers la circulaire et le décret en cours de préparation permettraient aux syndicats mixtes ouverts de poursuivre la réalisation de leurs programmes d'investissement. À cette fin, il sera précisé que les contributions statutaires, mais aussi les subventions d'investissement apportées sous forme de contributions budgétaires par les membres de ces syndicats mixtes, notamment par la région ou le département, ne seront pas imputées dans les financements apportés par les finances publiques.

Deuxièmement, pour ce qui est des véhicules à hydrogène, un appel à manifestation d'intérêt a été lancé par l'ADÈME pour développer les applications de l'hydrogène et de la pile à combustibles. Clos le 31 août 2011, cet appel devrait permettre de rassembler des projets contribuant à l'évolution du cadre réglementaire et abordant la question de la faisabilité sociétale, notamment les risques et impacts sanitaires. Des initiatives régionales sont en construction, mais doivent se coordonner pour donner corps à une stratégie nationale de développement et de déploiement. C'est pourquoi a été créée la plate-forme nationale HYPAC, qui mènera une réflexion sur un projet d'initiative nationale fixant des objectifs pour 2020, les premières réalisations étant attendues pour 2015. L'ensemble des acteurs soutenant le développement des technologies de l'hydrogène en France – industriels, chercheurs, élus, pouvoirs publics – disposent donc d'un lieu de concertation destiné à favoriser les échanges permettant l'expression d'avis ou de recommandations et à rechercher une cohérence d'ensemble.

Troisièmement, enfin, je vous rassure complètement quant à la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre l'ensemble des actions décidées lors du Grenelle des ondes. Pour ce qui est du dispositif de surveillance des champs électromagnétiques dans le domaine de la téléphonie mobile, les dispositions législatives nécessaires ont été prises dans le cadre de la loi Grenelle 1 et de la loi de finances pour 2011. Les opérateurs de téléphonie mobile s'acquitteront, dès 2012, d'une taxe qui permettra de financer cette surveillance, en particulier les mesures qui pourraient être demandées par les populations. Le dispositif de mise en œuvre est en cours de finalisation, avec des textes réglementaires actuellement en préparation. Ce dispositif reposera sur l'Agence de services et de paiement, qui percevra la taxe et fera exécuter les mesures, et devrait être opérationnel entre avril et juin 2012.

**M. le président.** La parole est à M. Patrice Martin-Lalande.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Monsieur le ministre, j'ai écrit le 11 mai dernier à Mme Kosciusko-Morizet au sujet des cormorans...

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Quel beau sujet !

**M. Patrice Martin-Lalande.** ...en tant que président du comité de pilotage Natura 2000 de la Sologne, plus grand site terrestre français, avec 350 000 hectares.

L'argument européen et français pour choisir, en concertation avec les responsables solognots, d'accorder le label Natura 2000 à un si grand territoire était simple : il faut juste, nous disait-on, pérenniser la bonne gestion sylvicole, piscicole, cynégétique, agricole, qui a permis de protéger en Sologne tant d'habitats d'intérêt communautaire.

En Sologne comme dans beaucoup de territoires, la politique européenne de protection des habitats voulue par Natura 2000 est gravement menacée par une autre politique européenne, qui protège le cormoran jusqu'à la disparition de l'activité piscicole.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Absolument !

**M. Patrice Martin-Lalande.** Or, sans cette activité, les étangs et les zones humides ne seront plus entretenus – on peut déjà le constater en Sologne – et leur riche biodiversité disparaîtra.

Quand cessera l'incohérence de l'action européenne en matière de protection ? Quand l'Europe comprendra-t-elle que les règles qui s'appliquent à la protection de la vie animale doivent suivre l'évolution de cette même vie animale ? Il est urgent de sortir de l'incohérence, non seulement pour préserver l'efficacité de Natura 2000, mais aussi pour ménager les finances de l'État. La cour administrative d'appel de Lyon vient de condamner l'État à verser 50 000 euros à un pisciculteur en raison de pertes provoquées par les cormorans – comme cela avait déjà été le cas à Bordeaux il y a quelques années.

En effet, les tirs de cormorans coûtent cher à organiser et ne suffisent plus, maintenant que l'espèce s'est massivement installée en France : il faut passer à la destruction des nids ou à la stérilisation des œufs – sous contrôle, bien entendu. La France a demandé à l'Union européenne un plan de gestion du cormoran. Ne pouvant nier les dégâts de la prolifération, la Commission européenne a pris des initiatives sans effet concret, par exemple l'élaboration d'un document examinant les possibilités de dérogation et la création d'un site web ! Elle prétend même qu'il revient aux États membres de résoudre le problème.

Monsieur le ministre, si la régulation relève du niveau national, quelles mesures le Gouvernement va-t-il prendre ? Si elle relève du niveau européen, que va faire le Gouvernement pour obtenir d'urgence un plan de gestion européen ?

Je regrette de ne pas avoir le temps de vous parler de la jussie, une autre espèce invasive, végétale celle-là.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Et l'écrevisse !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Nathalie Kosciusko-Morizet aurait aimé vous répondre, monsieur le député. Ce n'est pas la première fois que vous intervenez sur les cormorans, et je sais que le dossier de la jussie vous tient également à cœur.

Par un arrêté ministériel du 26 novembre 2010, les préfets de département ont la possibilité d'octroyer des dérogations à la protection stricte du grand cormoran, autorisant ainsi les prélèvements. Afin de préserver les intérêts piscicoles, ce texte, dans la limite de seuils maximaux d'animaux pouvant être prélevés, prévoit des modalités d'intervention, notamment sur les sites de nidification, permettant ainsi une gestion renforcée de l'espèce.

Le document d'objectifs – le DOCOB – du site d'importance communautaire Sologne identifie le grand cormoran comme posant de sérieux inconvénients au maintien de la ressource piscicole, conformément à ce que vous dénoncez.

**M. Patrice Martin-Lalande.** Il y a incohérence entre deux politiques européennes !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Je suis d'accord avec vous.

Dès lors, sous l'autorité du préfet, il apparaît tout à fait possible d'organiser une gestion efficace de l'espèce, conciliant sa protection, étant donné son bon état de conservation, et le maintien de la qualité des milieux naturels, à laquelle contribuent des activités humaines telles que la pisciculture extensive d'étang. Comme vous le dites, deux politiques européennes sont en conflit. Cela étant, les prérogatives dont dispose le préfet permettent de procéder aux prélèvements de cormorans estimés nécessaires.

**M. Patrice Martin-Lalande.** C'est malheureusement faux !

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Totalement faux !

**M. Thierry Mariani, ministre.** M. Martin-Lalande n'a pas eu le temps de parler de la jussie ou jussie. C'est une plante exotique envahissante qui fait l'objet d'un arrêté ministériel en date du 2 mai 2007 interdisant sa commercialisation, son utilisation et son introduction dans le milieu naturel. Le DOCOB du site d'importance communautaire de Sologne, et plus particulièrement son action relative à l'élimination ou à la limitation d'espèces indésirables en forêt, permet une intervention à l'égard de la jussie grâce à une mesure contractuelle éligible à un soutien financier.

D'un point de vue plus général, les services de l'État ont été engagés, en complément des plans nationaux de lutte, dans l'élaboration, la mise en œuvre et le soutien des actions locales de lutte contre les espèces exotiques envahissantes, telle la jussie, afin de limiter et de contenir leurs effets sur le milieu naturel.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Hélas, monsieur le ministre !

**M. André Chassaigne.** Comment fait-on ?

**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 aménagements durables », inscrits à l'état B.

#### État B

**M. le président.** Sur ces crédits, je suis saisi de plusieurs amendements.

La parole est à M. le ministre pour soutenir l'amendement n° 291.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Le présent amendement a pour objet de réévaluer le plafond des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » inscrits dans le projet de loi de finances pour 2012, au titre de la mise en œuvre du plan d'économies supplémentaires d'un milliard d'euros annoncé par le Premier ministre le 24 août 2011.

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, le contrôle de la circulation et du stationnement routier, les services natio-**

naux de transports conventionnés de voyageurs et les avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres. Je suis favorable à cet amendement, qui est cohérent avec le plan d'économies que propose le Gouvernement.

Pour la bonne information de notre assemblée, il faut tout de même préciser que la diminution de 53 millions d'euros des crédits de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est facilitée par l'amélioration attendue des recettes tirées des amendes des radars. Pour autant, celle-ci n'atteint pas 53 millions et je ne crois pas qu'il soit dans l'intention du Gouvernement de la pousser à cette hauteur. La recette est plutôt de l'ordre de 20 millions. Cela amène concrètement à une rétraction de la capacité d'action de l'AFITF. Mais, vu la situation actuelle des finances publiques, cela ne me paraît pas inconcevable.

**M. le président.** La parole est à M. Philippe Duron.

**M. Philippe Duron.** Le rapporteur spécial vient de dire que cette proposition amenait à réduire le financement de l'AFITF. Or, on le sait, l'agence, d'ici à 2014, devra procéder à des financements s'élevant à plus de 13,91 milliards. Elle n'a pas encore les recettes; y compris si on y ajoute les recettes de la taxe kilométrique sur les poids lourds, il manquera 2,173 milliards pour faire face aux programmes – routier, autoroutier, portuaire et LGV – que vous avez définis. Le groupe SRC pense donc qu'il n'est pas raisonnable de réduire, même modérément, les crédits de l'AFITF.

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Je voudrais, en ce qui me concerne, attirer l'attention de mes collègues sur la suppression de crédits concernant le programme « Énergie, climat et après-mines » : 20 millions d'euros de suppressions,...

**M. Jean-Paul Chanteguet.** C'est énorme!

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Sur dotations!

**M. André Chassaigne.** ...et sur la minoration totale de 58 millions d'euros des crédits du programme « Infrastructures et services de transports ».

J'ai vérifié à quoi correspondait la baisse de 20 millions. Elle s'applique à l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs, qui « vise à garantir, au nom de l'État, l'application de certains droits sociaux des anciens mineurs des mines fermées ». Nous connaissons tous, pour avoir été alertés, les difficultés des anciens mineurs, qui subissent des diminutions sur les avantages sociaux qu'ils avaient obtenus à la suite de la fermeture des mines, sans oublier les problèmes médicaux que va engendrer leur ancienne activité.

À quoi correspondent ces 20 millions d'euros supprimés? Il y a quand même, actuellement, 170 000 bénéficiaires de l'ANGDM. Par ailleurs, 2 734 bénéficiaires sont issus des industries électriques et gazières; ils étaient notamment employés en Afrique du Nord. Vous donnez comme motivation, dans l'exposé sommaire, une diminution tendancielle. Il serait intéressant de savoir à combien s'élève la baisse du nombre des ayants droit. Mais, pour qu'elle justifie une diminution de 20 millions d'euros, c'est sans aucun doute un cataclysme qui a touché les anciens mineurs! (*Rires sur les bancs du groupe UMP.*)

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** N'ayons pas peur des mots!

(*L'amendement n° 291 est adopté.*)

**M. André Chassaigne.** J'aurais aimé avoir une réponse!

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 53 de M. Hervé Mariton.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Il s'agit d'un amendement d'économie. Comme on vient de le voir, les économies peuvent se traduire sur les actions directes de l'État, avec en particulier l'effort programmé sur l'AFITF à travers l'amendement n° 291. Mais elles peuvent aussi valoir auprès de ceux qui bénéficient de transferts de l'État.

Il s'agit en l'occurrence de réaliser, sur le programme « Urbanisme, paysages, eau et biodiversité », 5 millions d'euros d'économies en les prenant sur les transferts au profit d'associations. Je considère en effet qu'il y a une marge en la matière. Il s'agit souvent, au surplus, d'initiatives qui sont intéressantes à certains égards, mais contestées à d'autres. Ce type de transfert n'est pas exonéré de l'effort budgétaire auquel nous nous devons de procéder. Une économie de 5 millions d'euros à ce titre me semble raisonnable.

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

**M. Thierry Mariani, ministre.** Si vous le permettez, monsieur le président, je commencerai par répondre en deux mots à M. Chassaigne au sujet de l'amendement précédent. Pour l'ANGDM, les prévisions démographiques ont été révisées. Les crédits initialement prévus pour 2012 correspondent à l'exécution réelle de 2011.

Je peux comprendre vos craintes, mais elles me semblent totalement injustifiées: on peut baisser les crédits du PLF 2012 puisqu'on a programmé exactement ce qu'il y avait en 2011. Je le répète, il s'agit d'une baisse démographique. Il n'y a donc rien là d'une mesure antisociale. Ce n'est ni plus ni moins qu'une économie due à l'évolution démographique.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** C'est un amendement de constatation!

**M. Thierry Mariani, ministre.** L'amendement n° 53 de M. Mariton propose, afin de faire participer de manière plus importante le programme 113 « Urbanisme, paysages, eau et biodiversité » à l'effort d'économie, de diminuer de 5 millions en autorisations d'engagement et en crédits de paiement les subventions aux associations inscrites à l'action 7 « Gestion des milieux et biodiversité » du programme.

Vous avez relevé dans votre rapport, monsieur Mariton, que les crédits du programme augmentent de 4 % en autorisations d'engagement et de 1 % en crédits de paiement. Mais cette augmentation est justifiée par la mise en œuvre de la stratégie nationale pour la biodiversité et est gagée par des économies sur le reste de la mission. De plus, le respect de la priorité accordée à la SNB a déjà entraîné une baisse des subventions aux associations, bien que le monde associatif joue un rôle essentiel et constructif dans la protection des milieux naturels, notamment en contribuant à la gestion des réserves naturelles ou à la mise en œuvre des plans d'action en faveur d'espèces et pour la protection du littoral.

Bref, il me semble qu'une pression supplémentaire appliquée aux associations serait dangereuse pour le respect de la signature de la France en matière d'application de directives européennes, mais également en termes d'emploi. Sous le bénéfice de ces observations, je vous prie, monsieur le rapporteur spécial, de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, nous en demanderions le rejet.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Personnellement, je suis un peu choqué par cette proposition de M. Mariton. Je voudrais tout de même rappeler, comme l'a fait à l'instant M. le ministre, le rôle joué par les associations de protection de la nature. Certes, elles participent à la stratégie nationale pour la biodiversité, mais elles contribuent aussi à la réalisation d'inventaires, sans oublier leurs actions de sensibilisation qui revêtent un caractère pédagogique. Elles participent aussi à la gestion et à la protection des sites. Nous nous opposons donc bien entendu à la réduction de 5 millions d'euros sur le programme « Urbanisme, paysages, eau et biodiversité ».

**M. le président.** La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Nous sommes tous très attachés à la biodiversité. Je tiens cependant à souligner le rôle extrêmement ambigu que jouent certaines associations – parfois largement subventionnées par l'État – dans l'équilibre que nous essayons de construire entre la régulation et la protection. C'est peut-être vrai pour le cormoran ; c'est d'évidence le cas dans les situations que je connais le mieux, c'est-à-dire en ce qui concerne le loup.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Ce n'est pas le cas pour les cormorans !

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Au fond, on en vient à soutenir des associations dont la stratégie est en réalité très défavorable à la biodiversité, si nous entendons celle-ci en termes de régulation.

Par contre, si l'on considère que défendre la biodiversité consiste à penser qu'un certain nombre d'espèces ne doivent pas être régulées, avec les préjudices que cela suppose à l'encontre d'autres formes de vie dans la nature – je pense toujours aux cormorans et aux loups –, on peut juger que l'action des associations est inattaquable.

Il y a là un sujet de fond ; le débat sur les subventions est aussi une manière de l'aborder.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Monsieur Mariton, je répète que les subventions aux associations ont déjà été réduites. Étant élu de la même région que vous, je déplore moi aussi parfois l'action excessive de certaines associations. Mais cela ne doit pas nous faire oublier que l'écrasante majorité d'entre elles jouent un rôle positif dans la protection de la biodiversité. C'est la raison pour laquelle je demande le rejet de cet amendement.

**M. Yves Vandewalle et M. André Chassaigne.** Très bien !

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Sur cet amendement, nous allons vous soutenir, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, rapporteur spécial.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour les transports aériens et la météorologie et le contrôle et l'exploitation aériens.** Je voudrais abonder dans le sens de Patrice Martin-Lalande et d'Hervé Mariton. L'exemple du cormoran est très intéressant, puisque cette espèce a envahi tout le territoire et détruit les équilibres entre les autres espèces. Je pense non seulement aux oiseaux, mais aussi aux poissons. En effet, dans l'imaginaire collectif, le poisson n'intéresse personne, parce qu'il ne fait que des bulles ; il ne crie pas. (*Rires.*)

Vous riez, mes chers collègues, mais existe-t-il une ligue de protection des poissons ? Non, il n'y en a pas.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Il n'y a pas non plus de ligue de protection des moutons !

**Plusieurs députés du groupe UMP.** Et les pêcheurs ?

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Notre responsabilité est de maintenir l'équilibre et de lutter contre la prolifération d'espèces importées, puisque celle dont il a été question vient du Danemark : n'ayant plus de ressources de poisson, elle a d'abord suivi les côtes, puis envahi l'intérieur. Elle détruit l'équilibre des espèces, et, par parenthèse, les exploitations piscicoles.

(*L'amendement n° 53 n'est pas adopté.*)

**M. Jean-Paul Chanteguet.** C'est un bide !

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 23.

La parole est à M. Olivier Dosne.

**M. Olivier Dosne.** Cet amendement vise à modifier des engagements. J'en ai déjà exposé l'objet. Je souhaite simplement rappeler, monsieur le ministre, qu'il est soutenu par la quasi-totalité des députés du Val-de-Marne, qui connaissent bien le problème que constitue le fameux bouchon de l'A4 et de l'A86, avec les nuisances qu'il provoque.

Je connais déjà votre réponse, mais je ne pourrai pas retirer cet amendement : un député doit aussi soutenir son territoire et surtout, en l'occurrence, demander qu'il soit enfin remédié à des nuisances qui n'ont jamais été prises en compte par l'État.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Péliissard, rapporteur spécial.

**M. Jacques Péliissard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, pour la prévention des risques et la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission ; je donnerai donc mon avis à titre personnel. Cette augmentation de crédits se ferait, cher collègue, au détriment des crédits de la masse salariale de l'action 7, à savoir des personnels œuvrant pour les politiques du programme 217. Ce poste a déjà été fortement diminué, subissant des réductions d'emplois importantes. Avec cet amendement, on irait au-delà du non-remplacement d'un départ à la retraite sur deux. J'émetts donc un avis défavorable.

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

**M. Thierry Mariani, ministre.** Je n'ajouterais pas au débat. La position du Gouvernement est tout aussi défavorable.

Je comprends toutefois la démarche d'Olivier Dosne, qui a la constance de défendre ce dossier avec ses collègues du Val-de-Marne depuis des années. J'en suis désolé, mais l'avis du Gouvernement reste inchangé.

**M. le président.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** J'ai une petite interrogation sur l'exposé sommaire qui, dans son troisième paragraphe, parle de la « 7<sup>ème</sup> circonscription du Val-de-Marne » laquelle subit tous les matins le plus grand bouchon européen.

S'agit-il d'une circonscription routière? D'une circonscription sanitaire et sociale? Car il est assez inhabituel que, dans des textes législatifs, y compris des justifications d'amendements, l'on fasse ainsi allusion à autre chose que des entités administratives.

**M. Yanick Paternotte.** Il s'agit sans doute d'une cellule départementale!

**M. André Chassaigne.** À moins qu'il ne s'agisse d'un document à but électoral...

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Dosne.

**M. Olivier Dosne.** Pour vous rassurer quant à un supposé aspect électoral, votre question ne saurait mieux tomber puisque la 7<sup>ème</sup> circonscription disparaît dans le redécoupage, et je disparaîs avec elle! Je défends donc un territoire, bien sûr!

**M. André Chassaigne.** Il s'agissait donc bien d'une circonscription électorale!

*(L'amendement n° 23, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 24 de M. de Courson.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Mes chers collègues, il s'agit d'un tout petit amendement, une petite gâterie, comme on disait autrefois. *(Sourires.)*

Vous connaissez tous l'ACNUSA, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, dont nous avons étendu les compétences de son domaine initial, le bruit, à l'air. Nous l'avons, de plus, chargée d'une procédure plus efficace de sanction administrative des compagnies aériennes.

Or, dans le PLF, le budget de l'ACNUSA est légèrement réduit, passant de 497 058 euros à 479 810 euros. Je projette dans ce modeste amendement de rétablir les crédits en euros courants. Cela signifie que cette agence devra accroître son efficacité puisqu'à budget stable, elle aura plus de compétences. Cela me paraît préférable que de chercher à l'augmenter. C'est un petit geste pour dire qu'ils vont se redéployer dans un montant inchangé.

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

**M. Jacques Péliissard, rapporteur spécial.** Cet amendement n'engage qu'un petit montant. Néanmoins, je précise que l'ACNUSA a bénéficié l'année dernière de 100 000 euros supplémentaires, soit une majoration de son budget de 25 %. Aujourd'hui, elle subit une petite diminution. L'avis de la commission est soit rejet, soit sagesse.

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

**M. Thierry Mariani, ministre.** M. de Courson nous ayant proposé une petite gâterie, je laisserai les députés, dans leur sagesse, décider s'ils en profitent. *(Sourires.)*

L'avis du Gouvernement va vers une sagesse positive.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Merci, monsieur le ministre.

**M. le président.** La parole est à M. Yanick Paternotte.

**M. Yanick Paternotte.** Je soutiens l'amendement de M. de Courson parce que l'ACNUSA mérite d'être soutenue. Je l'ai dit durant la discussion générale. Toutefois, j'ai proposé au Gouvernement d'examiner la possibilité d'un compte administratif spécial, comme il en existe un pour les radars, permettant d'affecter à l'ACNUSA les amendes qu'elle pourrait recouvrer. Cela permettrait d'éviter à l'avenir la discussion sur un budget spécifique en augmentation ou en baisse et de traiter le problème de manière plus élégante.

*(L'amendement n° 24 est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », modifiés par les amendements n°s 291 et 24.

*(Les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », ainsi modifiés, sont adoptés.)*

**M. le président.** Nous en venons aux articles rattachés à cette mission.

#### Article 50

*(L'article 50 est adopté.)*

#### Article 51

*(L'article 51 est adopté.)*

#### Après l'article 51

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 301 du Gouvernement, portant article additionnel après l'article 51.

La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Cet amendement vise, avec les amendements n°s 297 et 299, à encadrer les dixièmes programmes des agences de l'eau. Je vais défendre les trois ensemble.

La loi sur l'eau et les milieux aquatiques du 30 décembre 2006 définit non seulement les plafonds de taux de redevance mais également les dépenses, que le Parlement avait souhaité plafonner à 14 milliards d'euros pour les années 2007 à 2012. Les comités de bassin et les conseils d'administration des agences de l'eau auront donc à définir, courant 2012, le montant et les équilibres financiers du dixième programme, pour les années 2013 à 2018.

Il est proposé au Parlement, au vu du retour d'expérience des neuvièmes programmes, d'encadrer ces discussions dans chaque bassin pour inciter à un rééquilibrage entre les usages sans augmenter la pression fiscale.

À ce titre, le plafond des dépenses pour le prochain programme est fixé à 13,8 milliards d'euros, participant ainsi à la nécessaire rigueur d'utilisation des finances publiques. Ces trois amendements sont cohérents avec la politique générale du Gouvernement. Les politiques des agences de l'eau sont maintenues et développées, mais en fixant un plafond. S'il est bon d'avoir une gestion rigoureuse des finances publiques de l'État, il est tout aussi opportun d'avoir une gestion rigoureuse et maîtrisée des finances de certaines agences. (*Approbation sur les bancs du groupe UMP.*)

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

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Sur l'amendement n° 301, je n'ai pas d'observation particulière.

L'amendement n° 297, quant à lui, tend à minorer le plafond de dépenses qui existait jusqu'à présent. Je pense que c'est une bonne initiative.

J'avais proposé, en première partie, une autre manière de faire qui consistait à plafonner les recettes des agences et à faire en sorte que ce qui allait au-delà de ce plafond contribue à l'assainissement de la situation financière du pays.

Si je le comprends bien, le dispositif proposé par le Gouvernement me semble plutôt bienvenu en termes de limitation de dépenses, puisqu'il prévoit une limitation de la recette perçue par les agences. Néanmoins, cela n'implique pas une contribution à l'effort d'assainissement des finances publiques. J'avais initialement proposé que ce qui dépasserait un certain plafond de recettes soit versé au pot de l'assainissement. Or vous proposez simplement de plafonner plus rigoureusement qu'aujourd'hui les dépenses. C'est bien pour la maîtrise de la dépense, mais cela ne contribue pas, j'y insiste, à l'effort global de rétablissement des finances publiques.

Par ailleurs, je ne veux pas vous solliciter au-delà du raisonnable, monsieur le ministre, mais je n'ai pas vraiment eu de réponse sur les points que j'ai introduits dans la discussion au sujet de la politique de remplacement des branchements en plomb et de la politique des services publics d'assainissement non collectif. Je pense que, sur ces enjeux de la politique de l'eau, les gisements d'économies sont considérables.

Au-delà des ajustements, somme toute assez modestes mais assurément bienvenus proposés ce soir – et l'amendement n° 297 l'est tout à fait –, il serait intéressant que le Gouvernement accepte de s'engager au minimum dans une réflexion en vue de faire évoluer la politique de l'eau et d'y réaliser des économies, non pas en appliquant ce que j'appelais tout à l'heure « le principe du parapluie », mais en adaptant cette politique aux besoins réels et aux objectifs poursuivis.

Si nous voulons vraiment réaliser des économies, il faudra procéder à des changements de politique dans un certain nombre de domaines. L'exemple très concret des branchements en plomb en est la parfaite illustration : nous continuons de mener des politiques, qui ont réussi, sans aucune intelligence opérationnelle. On dépense de l'argent, on cherche à écriéter à la marge, et cela crée des tensions sans grand résultat. Il nous faut accepter de modifier certaines politiques d'apparence technique mais qui, en réalité, ont des conséquences clairement politiques. Pas de grandes politiques littéraires, mais des politiques comme celle dont je viens de parler.

L'an dernier, en commission, nous avons assisté à une partie de ping-pong entre la secrétaire d'État à l'écologie et le ministère de la santé à propos des branchements en plomb.

Je souhaiterais que le Gouvernement prenne l'engagement d'avancer à cet égard et, plus généralement, d'évaluer dans le domaine de la politique de l'eau les pistes d'économies possibles par la révision, si elle est justifiée, de certaines politiques.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** J'ai bien entendu le discours de M. Mariton. Je suis ministre chargé des transports et ne suis pas un spécialiste des questions qu'il évoque. Il m'en excusera. Mais j'ai été élu local, comme il l'est.

Pour le plomb, il s'agit d'une directive européenne dont on peut sans doute optimiser l'application. Le ministère est d'accord pour mettre à l'étude l'application de cette directive car, effectivement, les progrès en matière de saturnisme sont avérés.

Quant à votre première question, le principe est que les agences doivent voter leurs programmes à l'équilibre : en diminuant les dépenses, on diminue forcément les recettes. Le dispositif que vous proposez ne semble pas opérationnel, car ce sont les comités de bassin qui votent les redevances. Dès lors, les chances sont faibles d'avoir des surplus.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** J'ai simplement une petite question à vous poser, monsieur le ministre, car nous découvrons ces amendements en séance : votre amendement n° 301 majore-t-il les recettes ?

**M. Thierry Mariani, ministre.** Non.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** C'est donc simplement une redistribution d'impôts, tels qu'ils sont.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Oui.

**M. Antoine Herth.** Cela permet de financer le plan Écophyto 2018.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Je ferai la même remarque que M. de Courson : nous découvrons en séance des amendements importants. Nous n'avons pas le temps de les étudier, mais j'ai deux questions à poser.

L'amendement n° 301 tend à forfaitiser le reversement des agences de l'eau à l'ONEMA, l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques, à hauteur de 41 millions d'euros, ce qui permettrait de financer le plan Écophyto 2018. À combien s'élève en 2011 ce reversement et comment a été fixé ce chiffre de 41 millions ?

L'amendement n° 297 propose, lui, de fixer à 150 millions d'euros par an de 2013 à 2018, pour le dixième programme donc, la contribution maximale des agences de l'eau au budget de l'ONEMA. Là encore, d'où vient ce chiffre ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Il ne vous a pas échappé que je suis ministre des transports, mais j'essaie d'être polyvalent et, heureusement, je suis entouré de conseillers. Le plan Écophyto s'élève donc à 41 millions d'euros et a été arrêté par le comité Écophyto. Quant aux dépenses 2011, elles s'élèvent à 33 millions d'euros.



Voilà l'explication.

(*L'amendement n° 301 est adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 296.

La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Sur les 420 plans de prévention des risques technologiques à réaliser, seules vingt conventions ont été signées à ce jour. Cet amendement très attendu, comme l'a rappelé Jacques Pélissard, a pour objet d'accélérer la signature des conventions, fondamentales pour assurer l'effectivité des PPRT. Les débats parlementaires de 2003 sur la loi Bachelot avaient en effet renvoyé à une loi ultérieure une clef de répartition par défaut, lorsque les parties ne parviennent pas à un accord. Cet amendement devrait régler un certain nombre de problèmes qui traînent depuis trop longtemps.

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

**M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial.** Cet amendement va en effet permettre d'accélérer la signature des conventions financières, en mettant en place un système de répartition en trois tiers pour les PPRT inférieurs ou égaux à 30 millions d'euros, et un plafonnement à 15 % de la contribution économique territoriale annuelle de chaque collectivité quand la somme des travaux dépasse 30 millions d'euros. C'est un amendement intéressant, qui devrait renforcer l'efficacité des PPRT.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Paul Chanteguet.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Je comprends l'objectif : il s'agit de répondre à un certain nombre de difficultés rencontrées aujourd'hui. Néanmoins, j'aimerais savoir comment a été fixé le seuil de 30 millions pour le coût global des expropriations et des délaissements. Quels ont été les critères ?

Deux cas de figure sont distingués, selon que le coût est supérieur ou inférieur à 30 millions. Dans le cas où le coût serait inférieur à 30 millions d'euros, un tiers serait supporté par les collectivités territoriales, un tiers par l'État et un tiers par les industriels. Si la barre des 30 millions est atteinte, cela représentera quand même 10 millions d'euros pour les collectivités territoriales. Pour un coût supérieur à 30 millions d'euros, un cliquet est instauré puisque la charge des collectivités représentera au maximum 15 % du produit de la contribution économique territoriale.

Enfin, je voudrais demander à M. Pélissard, président de l'Association des maires de France, si ce schéma a été acté par les associations de maires.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial.

**M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial.** Les associations de maires spécialisées en la matière, je pense en particulier à l'Association des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs, attendaient un dispositif qui permette de sortir de l'impasse. Aujourd'hui, s'il n'y a pas d'accord, il n'y a pas de convention. Fixer, au bout de douze mois, une règle de partage par tiers paraît raisonnable.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Sans négociations ?

**M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial.** Par ailleurs, instaurer un plafonnement à 15 % de la CET paraît intéressant.

La seule difficulté réside dans l'effet de seuil.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** Eh oui !

**M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial.** À moins de 30 millions, il n'y a pas d'effet de seuil, c'est vrai. Mais c'est la règle générale : chaque fois qu'il y a un seuil, il y a un ressaut qui est supporté par ceux qui se trouvent immédiatement en dessous du seuil.

**M. Jean-Paul Chanteguet.** On pourrait très bien imaginer qu'il n'y ait pas de seuil !

(*L'amendement n° 296 est adopté.*)

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 295.

La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Lors du débat sur la loi relative à l'habitat outre-mer, le Parlement a arrêté des dispositions particulières relatives aux quartiers d'habitat informel et à la lutte contre l'habitat indigne. L'article 6 considère le cas de la démolition des locaux à usage d'habitation édifiés sans droit ni titre dans une zone exposée à un risque naturel prévisible menaçant gravement des vies humaines.

Le fonds de prévention des risques naturels majeurs, le fonds Barnier, sera sollicité pour financer l'aide financière accordée aux occupants de bonne foi à l'origine de l'édification de ces locaux, ainsi que les frais de démolition. Le fonds est à l'heure actuelle en excédent. Cette somme permettra de financer les opérations outre-mer.

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

**M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial.** À titre personnel, je suis favorable à cet amendement, qui permettra de financer la lutte contre l'habitat indigne outre-mer.

En revanche, j'appelle l'attention de tous sur le risque qu'induirait le fait de trop tirer sur le fonds Barnier. Pour le moment, c'est vrai, ce fonds est positif mais les prélèvements dont il fait l'objet sont multiples. En effet, il assure la fin du programme de délocalisation de biens engagé après la tempête Xynthia, le financement des plans de prévention des inondations, le plan national de submersions marines, l'achèvement de la couverture des territoires à risque par les PPRN. Je suis d'accord pour ajouter à la liste l'habitat indigne outre-mer, mais je vous invite à la vigilance : ce fonds peut fort bien être déficitaire un jour.

**M. le président.** La parole est à Mme Frédérique Massat.

**Mme Frédérique Massat.** Je rappelle que la loi sur l'habitat indigne outre-mer, dont l'initiative revient à notre collègue Serge Letchimy, a été votée le 23 juin par le Sénat et par l'Assemblée à l'unanimité : le fait est assez rare pour être relevé. La compensation financière qui l'accompagnait était un élément fondateur.

La ministre de l'outre-mer avait soutenu ce texte, accompagnant même sa rédaction. Elle s'était engagée à l'accompagner financièrement. Elle avait évoqué une limite mais sans préciser le montant. Certes, vous n'êtes pas ministre de l'outre-mer, mais vous représentez le Gouvernement.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Il fait tout !  
(*Sourires.*)

**Mme Frédérique Massat.** Parce que le montant de 5 millions nous paraît bien insuffisant par rapport à l'immense travail qu'il y a à faire pour résorber l'habitat insalubre et l'habitat indigne dans les départements d'outre-mer, je souhaiterais savoir sur quelles études vous êtes fondés pour proposer ce montant sur quatre ans, jusqu'au 31 décembre 2016. Je suppose que cette somme n'est pas sortie par hasard et que vous vous appuyez sur un constat, un état des lieux. Combien de démolitions de logements insalubres comptez-vous accompagner avec cette enveloppe ?

**Mme Catherine Quéré.** Très bonne question !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Très franchement, je n'en sais rien. La seule chose qui compte, et je pense que vous devriez vous en féliciter avec nous, c'est qu'on finance pour la première fois ce type d'opération. Je crois que, pour les départements d'outre-mer, c'est un réel progrès.

**Mme Frédérique Massat.** La loi prévoyait cet accompagnement.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Comme l'a dit Jacques Péliissard, le fonds Barnier est légèrement en excédent. On fera le bilan à la fin de l'année, et on verra si l'opération se révèle satisfaisante ou non. Je ne veux pas vous donner l'impression que tout cela est calculé. C'est un geste politique à l'intention des départements d'outre-mer.

**Mme Frédérique Massat.** Ce n'est pas un geste politique, c'est un geste de justice !

**M. Thierry Mariani, ministre.** Nous tenons compte des difficultés pour les habitats qui se trouvent en position dangereuse. En agissant ainsi, nous respectons l'esprit qui avait présidé à la constitution du fameux fonds Barnier. Je pense que c'est un geste sur lequel l'ensemble des parlementaires devraient pouvoir se retrouver. Nous ferons le point l'année prochaine pour constater le nombre d'habitats aidés. Aujourd'hui, je n'ai pas la réponse.

**M. le président.** La parole est à Mme Chantal Berthelot.

**Mme Chantal Berthelot.** Vous avez raison, monsieur le ministre, de dire que c'est un tout petit pas. Lorsque la loi est passée, nous nous sommes demandés, en particulier en Guyane, qui allait payer parce que la démolition a un coût.

En outre, je rejoins la préoccupation de notre collègue Péliissard, je crois qu'il faut faire attention à l'utilisation du fonds Barnier. Je pourrais ne pas m'en préoccuper en tant que Guyanaise, parce que la Guyane est très peu utilisatrice de ce fonds, qui cible les risques naturels majeurs comme ceux qui touchent les Antilles. Mais je crois que le Gouvernement devrait être plus humble car personne ne sait ce que la saison cyclonique de 2012 va apporter. Il faudrait pouvoir abonder ce fonds Barnier pour faire face aux besoins, si nécessaire. Certes, le pas accompli est positif car il n'y avait rien jusqu'à présent, mais personne ne maîtrise les éléments naturels. J'aurais préféré que le Gouvernement dise rester à l'écoute pour pouvoir répondre à une situation d'urgence.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Je suis d'accord.

*(L'amendement n° 295 est adopté.)*

**M. le président.** L'amendement n° 299 a déjà été défendu par le Gouvernement.

*(L'amendement n° 299, accepté par la commission, est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 297.

La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Nous avons déjà évoqué cet amendement lors de la discussion de l'amendement n° 301. Pour être précis, le Gouvernement saisira le CGEDD et l'IGAS d'une mission d'évaluation sur l'application de la directive relative au traitement des eaux.

*(L'amendement n° 297, accepté par la commission, est adopté.)*

#### BUDGET ANNEXE « CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS »

##### État C

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », inscrits à l'état C.

*(Le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » est adopté.)*

#### COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES »

**M. le président.** J'appelle maintenant l'amendement n° 289 tendant à créer à l'état D un compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres ».

##### État D

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 289.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Je présenterai en même temps l'amendement n° 288 rectifié.

Dans le cadre des mesures retenues pour atteindre les objectifs de réduction des déficits publics, le Gouvernement a décidé d'ajuster le dispositif bonus-malus automobile afin d'en assurer l'équilibre en 2012. Pour garantir le respect de cet équilibre, le compte de concours financier « Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres » a été remplacé par un compte d'affectation spéciale lors de la discussion de la première partie du PLF. Cet amendement en tire les conséquences : il annule les 312 millions d'euros du compte de concours financier et ouvre 234 millions d'euros sur le compte d'affectation spéciale. Il va ainsi dans le sens de l'équilibre des finances publiques.

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

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Nous avons proposé en première partie la suppression du compte de concours financier. S'il faut féliciter le Gouvernement pour les résultats obtenus par cette politique de bonus-malus, il convient quand même de rappeler les dérapages financiers auxquels elle a donné lieu : en 2010, le coût a été supérieur de 500 millions d'euros à ce qui était initialement prévu et on peut craindre, pour 2011, un dérapage de l'ordre de 400 millions. L'évolution qui nous est proposée n'est pas simplement de l'esthétisme budgétaire, c'est une tentative d'instauration d'une épure budgétaire durable – c'est du moins ainsi que je vois les choses.

**M. Thierry Mariani, ministre.** Absolument.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Nous avons proposé la suppression du compte de concours financier, qui permet tous les dérapages, notre proposition étant de revenir à l'universalité budgétaire. Le Gouvernement a fait un choix un peu différent, en nous proposant la création d'un compte d'affectation spéciale, que nous avons votée en première partie. C'est un réel progrès par rapport à la situation actuelle. Je crois que nos sommes nombreux ici à approuver la politique du bonus-malus dans le domaine automobile. Elle a eu un impact intéressant sur le plan à la fois industriel et environnemental. En même temps, il faut maîtriser les conséquences budgétaires de cette politique. Nous y encourageons volontiers le Gouvernement. Je suis favorable à ces deux amendements, en cohérence avec ce que nous avons voté en première partie.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, rapporteur spécial.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** L'objectif de passer de 500 millions de déficit à zéro pour le bonus-malus est incontestablement judicieux. J'observe simplement que, depuis des années, nous avons été échaudés en commission des finances par les erreurs de simulation, tout simplement parce que les simulations étaient faites sans qu'on se pose la question de la transformation du marché. Or le marché a évolué beaucoup plus vite qu'on ne le pensait vers les petites voitures économes.

Ma question est donc la suivante : monsieur le ministre, avez-vous tenu compte de l'évolution du marché pour recalculer les taux à l'équilibre ? Je rappelle que la loi organique limite à 10 % le déficit des comptes d'affectation spéciale. Celui-ci étant estimé à 320 millions, cela signifie qu'on ne peut pas dépasser 32 millions de déficit. Au-delà, il faut arrêter, ou voter une nouvelle loi de finances. Pouvez-vous nous éclairer, parce qu'on arrive vite à 32 millions ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** La réponse est oui : nous avons tenu compte de l'évolution du marché. C'est la raison pour laquelle nous jouons sur les montants de bonus et de malus et pas uniquement sur le seuil de déclenchement.

*(L'amendement n° 289 est adopté.)*

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE «  
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION ET DU  
STATIONNEMENT ROUTIERS »

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers », inscrits à l'état D.

État D

**M. le président.** Sur ces crédits, je suis saisi d'un amendement n° 294.

La parole est à M. le ministre.

**M. Thierry Mariani, ministre.** On me demande de présenter cet amendement à la place de Claude Guéant. Il a pour objet de mettre en œuvre le plan d'économies annoncé par le Premier ministre le 24 août dernier pour ce qui concerne le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

Le ministre de l'intérieur a eu l'occasion de s'en expliquer devant vous. Je vous rappelle que le produit des amendes de la police de circulation et du stationnement routier a été réaffectée à l'État pour 33 millions d'euros à titre exceptionnel en 2012 par l'amendement que vous avez adopté lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances. L'amendement n° 294 en tire simplement les conséquences en minorant les dépenses du compte d'affectation spéciale et en majorant à due concurrence les crédits consacrés au désendettement de l'État.

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

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Le plan de rigueur comporte en effet une contribution des collectivités locales de 200 millions d'euros, dont 167 millions ont été ponctionnés dans la première partie du PLF ; il s'agit de compléter cette contribution en seconde partie avec ces quelque 33 millions d'euros pris sur le contrôle de la circulation et du stationnement routiers. La contribution à l'équipement des collectivités territoriales est donc diminuée de 33 millions, qui sont affectés au désendettement de l'État.

**M. le président.** La parole est à M. Charles de Courson, rapporteur spécial.

**M. Charles de Courson, rapporteur spécial.** Je tiens à rassurer nos collègues : ces 33 millions sont pris sur l'augmentation des amendes de police, qui représente de mémoire un produit supplémentaire de 50 millions d'euros. Cela ne se traduira donc pas par une réduction des versements aux collectivités territoriales.

**M. Antoine Herth.** On ne s'inquiétait pas tellement de l'augmentation des amendes !

*(L'amendement n° 294 est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routier », modifiés par l'amendement n° 294.

*(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routier », ainsi modifiés, sont adoptés.)*

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE «  
SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT  
CONVENTIONNÉS DE VOYAGEURS »

État D

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », inscrits à l'état D.

*(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » sont adoptés.)*

COMPTE DE CONCOURS FINANCIERS  
« AVANCES AU FONDS D'AIDE À  
L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES »

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits du compte de concours financiers « Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres », inscrits à l'état D.

### État D

**M. le président.** Je suis saisi par le Gouvernement d'un amendement n° 288 rectifié, tendant à supprimer ce compte de concours financiers, amendement déjà défendu.

*(L'amendement n° 288 rectifié, accepté par la commission, est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, le compte de concours financiers « Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres » est supprimé, ainsi que les programmes y afférents.

### Après l'article 64

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements portant articles additionnels après l'article 64.

La parole est à Mme Cécile Dumoulin, pour défendre l'amendement n° 286.

**Mme Cécile Dumoulin.** Mon amendement concerne les véhicules écologiques. Depuis plusieurs années le Gouvernement et sa majorité ont engagé une politique volontariste et déterminée dans le domaine du développement des véhicules décarbonés. Les véhicules décarbonés, ce sont les véhicules tout électriques, dont l'utilisation est réservée au milieu urbain, mais ce sont aussi les véhicules hybrides, qui combinent l'énergie électrique et l'énergie thermique classique; du fait de leur plus grande autonomie, leur utilisation est beaucoup plus large.

Dans la foulée du Grenelle de l'environnement, un plan national pour l'encouragement du véhicule électrique et du véhicule hybride rechargeable a été lancé en juin 2010. De son côté, le Gouvernement a dégagé dans les investissements d'avenir une enveloppe de 240 millions d'euros pour la recherche sur les chaînes de traction des véhicules électriques et hybrides, ainsi qu'une enveloppe de 80 millions d'euros pour les infrastructures de recharge.

Pour ma part, je me réjouis de toutes ces impulsions données au plus haut niveau de l'État, et ceci d'autant plus que je suis élue des Yvelines, département où l'industrie automobile occupe une place de tout premier plan dans l'économie et où des initiatives de grande ampleur ont été prises en faveur du véhicule propre.

Avec le présent amendement, je souhaite toutefois appeler votre attention sur le fait que la politique du Gouvernement dans le domaine de l'encouragement au développement et à la diffusion du véhicule propre présente quelques incohérences.

Au nom de l'éradication des niches fiscales, nous venons en effet de supprimer dans le PLFSS le système d'incitation fiscale qui existait jusque là au bénéfice des entreprises, c'est-à-dire l'exonération de la taxe sur les véhicules de société pour les véhicules propres. J'avais d'ailleurs déposé un amendement en faveur du maintien de cette exonération. En conséquence, à partir de janvier prochain, les achats de véhicules hybrides par les flottes d'entreprise et par les flottes captives ne feront plus l'objet d'aucun dispositif d'encouragement. Il existe bien un bonus de 2000 euros destiné à encourager l'achat de véhicules hybrides, mais ce bonus est réservé aux seuls particuliers, ce qui n'est pas le cas du bonus de 5000 euros existant pour le véhicule tout électrique, ouvert, quant à lui, aux entreprises comme aux particuliers.

Pourtant, nous savons bien que le décollage économique de l'hybride passera par les achats d'entreprises beaucoup plus que par les achats de particuliers. Sur ce point, les réflexions menées par le Conseil d'analyse stratégique ont montré que, pour les hybrides comme pour les véhicules tout électriques, la création d'un marché sera difficile en raison de surcoûts importants et qu'il faudra donc stimuler dans un premier temps la demande des flottes d'entreprise et des flottes captives, lesquelles sont très sensibles aux signaux fiscaux et aux stimulations publiques.

C'est d'ailleurs pour cela, monsieur le ministre, que, le 6 septembre dernier, vous avez invité les industriels et acteurs de ce marché à signer une charte en faveur du véhicule électrique et hybride, qui comporte justement l'engagement de promouvoir les achats de ces véhicules par les acquéreurs de flottes.

Il en résulte une aberration que je vous demande de regarder de très près, tout simplement parce qu'elle risque de retirer toute crédibilité à notre politique. D'un côté on affirme une politique; de l'autre, on en supprime le principal instrument.

La France peut-elle renoncer à toute politique d'encouragement au décollage économique d'un produit très innovant, le véhicule hybride, au moment même où celui-ci va démarrer?

**M. le président.** Chère collègue, il va falloir conclure...

**Mme Cécile Dumoulin.** Telles sont les questions de fond que je souhaitais poser à travers mon amendement, qui demande un rapport afin d'arriver à trouver une vraie solution.

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

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Pourquoi pas?

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

**M. Thierry Mariani, ministre.** Avis favorable.

*(L'amendement n° 286 est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 55 de M. Hervé Mariton.

**M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.** Nous avions un compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route », mis en place en 2003, dans le souci de faire comprendre à nos concitoyens ce que l'on faisait des recettes provenant des radars automatisés.

Depuis l'an dernier, ce compte d'affectation spéciale a été renommé « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ». Le seul problème est que ce compte n'est pas très spécial, puisqu'il intègre les recettes provenant des radars automatisés mais également de l'ensemble des amendes liées à la sécurité routière. Il n'est pas davantage affecté très clairement. Parmi ses multiples affectations figure, de manière un peu pittoresque, la participation au financement de l'Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances. Ce n'est certes pas indigne, mais je me demande en quoi ce compte d'affectation spéciale a vocation à financer cette agence. Ma question est très simple.

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

**M. Thierry Mariani, ministre.** Ce compte spécial a vocation à financer pour partie l'Agence pour la cohésion sociale et l'égalité des chances par le soutien à la vidéoprotection dans nos communes, qu'elles soient gérées par des élus de droite ou de gauche. Si la formulation est maladroite – je l'admets avec Hervé Mariton –, le but, lui, est clair et adroit. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

*(L'amendement n° 55 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à l'aménagement durables.

2

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**M. le président.** Prochaine séance, jeudi trois novembre à neuf heures trente :

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2012 :

Politique des territoires ;

Agriculture ;

Immigration, asile et intégration ;

Sécurité ;

Relations avec les collectivités territoriales.

La séance est levée.

*(La séance est levée, le jeudi 3 novembre, à une heure vingt-cinq.)*

*Le Directeur du service du compte rendu de la  
séance de l'Assemblée nationale,*

NICOLAS VÉRON







## ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	<b>DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE</b>	
03	Compte rendu ..... 1 an	181,60
33	Questions ..... 1 an	133,80
83	Table compte rendu ..... 1 an	36,70
	<b>DÉBATS DU SÉNAT</b>	
05	Compte rendu ..... 1 an	162,70
35	Questions ..... 1 an	95,40
85	Table compte rendu ..... 1 an	32,50
95	Table questions ..... 1 an	21,40
	<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE</b>	
07	Série ordinaire ..... 1 an	1 223,60
	<b>DOCUMENTS DU SÉNAT</b>	
09	Un an ..... 1 an	1 025,80

**En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande**

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(\*) Arrêté du 26 octobre 2010 publié au *Journal officiel* du 28 octobre 2010

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15  
Standard : 01-40-58-75-00 – Accueil commercial : 01-40-15-70-10 – Télécopie abonnement : 01-40-15-72-75

**Prix du numéro : 3,10 €**  
(Fascicules compte rendu et amendements)