

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013**

53<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du vendredi 9 novembre 2012**

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 2013 – Seconde partie** (n° 235) (*suite*) (p. 4984)

#### ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES (*suite*) (p. 4984)

Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour la sécurité et les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture.

M. Marc Goua, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour l'énergie, le climat et l'après-mines et le financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale.

M. Jean-Claude Fruteau, 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.

M. Alain Rodet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les transports routiers, fluviaux et maritimes et les aides à l'acquisition de véhicules propres.

M. Olivier Faure, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les infrastructures de transports collectifs et ferroviaires et les services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.

Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques pour la pêche.

M. David Habib, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques pour l'énergie.

M. Jean-Marie Le Guen, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour la protection de l'environnement et la prévention des risques.

M. Jacques-Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les transports aériens.

Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les paysages, l'eau et la biodiversité.

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour la transition écologique.

M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les transports terrestres et fluviaux.

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les politiques de développement durable.

M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les affaires maritimes.

M. Bertrand Pancher,

Mme Laurence Abeille,

M. Jacques Krabal,

M. Jean-Yves Caullet,

M. Martial Saddier,

Mme Annick Le Loch,

M. Alain Gest,

Mme Florence Delaunay,

M. Antoine Herth,

M. Arnaud Leroy,

M. Alexis Bachelay,

M. Philippe Noguès,

M. Yann Capet,

M. Jean-Jacques Cottel,

M. Florent Boudie.

Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Réponse de Mme la ministre à la question de M. Jonas Tahuaitu.

Réponse de M. le ministre délégué à la question de M. Arnaud Richard.

Réponses de Mme la ministre aux questions de: M. Denis Baupin, M. Éric Alauzet, M. Patrice Carvalho.

#### MISSION « ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES » (p. 5029)

##### État B (p. 5029)

Amendements identiques n°s 77, 299 et 324.

Amendements n°s 458, 326.

##### Article 64 (p. 5031)

##### Après l'article 64 (p. 5031)

Amendements identiques n°s 55 et 59.

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques.

Amendement n° 478 rectifié.

M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Amendements n°s 312, 310, 311.

État C (p. 5036)

BUDGET ANNEXE CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS  
(p. 5036)

Après l'article 71 (p. 5036)

Amendement n° 109.

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « FINANCEMENT DES  
AIDES AUX COLLECTIVITÉS POUR L'ÉLECTRIFICATION  
RURALE » (p. 5037)

État D (p. 5036)

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « SERVICES  
NATIONAUX DE TRANSPORT CONVENTIONNÉS DE  
VOYAGEURS » (p. 5037)

État D (p. 5037)

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE « AIDES À  
L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES » (P. 5037)

État D (p. 5037)

**2. Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 5037)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

### vice-président

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

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

1

## PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2013 *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 2013.

### ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES *(suite)*

**M. le président.** Nous poursuivons l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à l'aménagement durables (n° 251, annexes XIII à XVIII, n° 254, tome V, n° 253, tomes III et IV, n° 257, tomes I à VII). Ce matin, nous avons commencé d'entendre les rapporteurs.

La parole est à Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale de la commission des finances pour la sécurité et les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture.

**Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale de la commission des finances pour la sécurité et les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, messieurs les présidents de commission, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, rapporter à l'Assemblée nationale le budget pour la sécurité des affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture est pour moi un grand plaisir. Mon engagement et mon attachement aux choses de la mer sont réels et je l'ai démontré: je me suis exprimée de nombreuses fois sur ce sujet ici, dans l'hémicycle, sous la dernière législature.

Depuis la fusion en un seul programme des crédits accordés à la pêche et à l'aquaculture d'une part, à la sécurité et aux affaires maritimes d'autre part, le programme 205 offre une vision élargie de l'effort budgétaire mené par le pays en direction du monde maritime. Cette mise en cohérence représente une réelle avancée par rapport au précédent découpage ministériel et budgétaire. Je me félicite donc de cette volonté du Président de la République, volonté qui traduit une nouvelle ambition maritime pour la France.

Il s'agit d'un pas important vers une architecture budgétaire unifiée et, pourquoi pas, vers la création d'un ministère de la mer de plein exercice. Ce serait en effet un signal fort, à la hauteur des attentes d'une filière professionnelle ambitieuse et motivée. La France doit résolument se tourner vers l'innova-

tion et les nouveaux enjeux maritimes, et faire face à sa lourde responsabilité de deuxième domaine maritime mondial. Pour cela, le pays doit raisonner aujourd'hui en termes de politique maritime intégrée, et non plus sectorielle: l'évolution des problématiques, qui sont de plus en plus imbriquées, nous y contraint.

Actuellement, il reste très difficile, pour les parlementaires et plus encore pour nos concitoyens, de connaître avec précision l'effort du pays pour ces politiques publiques. Quel est en effet l'apport financier de la Marine nationale au contrôle des pêches, ou celui de la douane à la prévention des pollutions? En France, une dizaine d'administrations œuvrent en effet à l'application des politiques de la mer. Au cours des mois à venir, je souhaite donc, monsieur le ministre, réfléchir au moyen de proposer une meilleure architecture budgétaire maritime pour notre pays.

Après cette introduction, plaider en faveur d'une ambition forte pour le pays, je vais passer de façon plus précise à l'étude des crédits: 194 millions d'euros sont inscrits pour l'ensemble du programme 205. En accusant une baisse de 5 % par rapport aux crédits votés pour 2012, le programme participe de la rationalisation de la dépense publique. Je tiens à mentionner également d'autres lignes budgétaires, non inscrites à ce programme, mais fortement liées à sa mise en œuvre. Près de 183,9 millions d'euros sont en effet mobilisés pour les personnels mettant en application les politiques du programme 205, pour un total de 2 959 équivalents temps plein. De même, la contribution étatique au régime social des marins, les aides au secteur portuaire ou à la recherche représentent un effort financier très important en direction du monde maritime, mais retracé par des lignes budgétaires distinctes du programme 205.

Face à certaines politiques publiques pesant des milliards d'euros, on pourrait dire que l'enjeu paraît moindre. Et pourtant, je me permets d'insister sur la réserve de croissance que représentent pour le pays les activités maritimes. Ces activités ne concernent plus uniquement la pêche ou le transport traditionnel, qui restent bien entendu essentiels, mais englobent désormais de nombreuses autres potentiels, comme par exemple l'industrie off-shore, les énergies marines ou encore la recherche et l'exploitation durable de nouvelles espèces biologiques et ressources minérales.

Ces 194 millions sont répartis en deux volets: l'un se rapporte à la sécurité et aux affaires maritimes, le deuxième est relatif aux secteurs de la pêche et de l'aquaculture.

Concernant le volet sécurité et affaires maritimes, qui regroupe cinq actions, la dotation s'élève à 142 millions d'euros, dont 72 pour le seul soutien à la flotte de commerce.

Soutenir la flotte de commerce, c'est alléger le coût social et fiscal du pavillon français, pour améliorer sa compétitivité sans renoncer à sa qualité, gage de sécurité. Le but d'une telle politique est de promouvoir l'emploi maritime, soutenir les entreprises ayant des intérêts en France et assurer la présence française au sein des organisations maritimes internationales.

En 1999, un rapport de l'Inspection générale des affaires maritimes énonçait déjà l'intérêt pour un pays de faire le choix de maintenir une flotte sous pavillon national. Or, il n'est pas certain qu'existe en France un consensus sur cette question. Je tiens donc à rappeler que puissance maritime et puissance économique sont étroitement liées. Il faut, non pas se contenter d'accompagner la décroissance relative de la flotte maritime française, mais mener une véritable politique de développement pour endiguer cette tendance. Actuellement, les armements français comptent une centaine de compagnies, qui opèrent avec 1 200 navires dont plus de 600 sous pavillon français. Avec une moyenne d'âge de 7,4 ans, cette flotte est l'une des plus jeunes et des plus diversifiées au monde. Le savoir-faire français est largement reconnu à l'international, l'expertise que nous possédons en matière de transport, de construction navale, de logistique maritime et de capacité d'innovation doit perdurer, aussi bien en mer que pour les emplois basés à terre.

Ce rayonnement maritime de la France passe également par un enseignement et des formations de qualité, ouvertes sur le monde et sur les nouvelles perspectives d'exploitation des mers. En ce domaine, le programme 205 retrace la subvention pour charges de service public de l'École nationale supérieure maritime, évaluée pour 2013 à 17 millions d'euros. Depuis 2010, les quatre écoles nationales de la marine marchande ont été regroupées en un établissement public autorisé à délivrer le titre d'ingénieur. J'ai déjà eu l'occasion d'aborder ce sujet avec vous, monsieur le ministre. L'ENSM rencontre en effet, depuis sa création, de nombreuses difficultés budgétaires et organisationnelles. Le problème de la gouvernance de l'établissement a trouvé une solution récemment, par la nomination le 5 novembre de M. François Marendet au poste de directeur général. Vous avez apporté votre soutien à ce choix. Quelle est désormais sa feuille de route et quels chantiers lui seront-ils confiés en priorité ? Où en est le projet de convention d'objectifs pour l'établissement et la constitution d'un groupe d'experts chargé de l'élaborer ? De plus, je ne crois pas qu'il faille limiter l'ENSM à la formation de ses quelque 700 officiers par an. Cette mission est fondamentale et doit rester une priorité, mais je souhaite qu'une réflexion soit menée sur cette école, sur ses moyens, sur la façon dont elle s'ouvrira aux champs de compétence qui émergent actuellement dans les secteurs maritimes et paramaritimes.

La stratégie immobilière de l'établissement doit également être précisée, afin de dimensionner ses capacités d'accueil au contenu de la formation que l'on souhaite offrir. À ce propos, je m'interroge, monsieur le ministre, sur l'avenir du projet havrais, qui ne reçoit pour l'heure aucune prévision de financement. Enfin, et plus largement, c'est une vraie stratégie pour l'enseignement maritime qu'il convient de définir. Les lycées professionnels maritimes et les BTS doivent être intégrés à cet élan nécessaire de modernisation et d'ouverture.

Je pense que ces réflexions sur les structures et le contenu de l'enseignement constituent un enjeu extrêmement stratégique pour l'avenir de la formation maritime française, qui a l'opportunité de s'ouvrir sur les métiers du paramaritime, de la recherche, de l'environnement et du développement durable, y compris à l'international.

L'international : voilà bien un terme qui caractérise le secteur maritime. La mer ne connaît pas de frontière physique. La réglementation qui s'y applique dépasse également le champ des États et la sécurité maritime, autre action du programme 205, n'échappe pas à ce constat. La France agit dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime à trois niveaux : en tant qu'État du pavillon, pour garantir le respect des normes à bord des navires français ; en tant qu'État du

port, pour contrôler les navires de commerce étrangers en escale dans nos ports ; et en tant qu'État côtier, pour l'ensemble de la circulation maritime qui longe nos côtes.

Vingt-six millions d'euros sont prévus pour le financement des centres de sécurité des navires, des centres de sauvetage et de surveillance du trafic maritime, et du réseau des phares et balises. Les actions et les métiers de la sécurité maritime sont peu connus en France, excepté lors de drames comme le furent ceux de l'*Erika* ou plus récemment du *Costa Concordia*.

Je veillerai à ce que les moyens qui sont alloués à la sécurité maritime se maintiennent à un niveau suffisant, afin justement de prévenir au mieux ces catastrophes.

Autre action du programme, l'action interministérielle de la mer, qui mobilise, pour 2013, 10,9 millions d'euros. Plus de 7 millions d'euros sont consacrés au dispositif de contrôle et de surveillance des affaires maritimes, pour une flottille de soixante-quatre unités, qui vise à assurer le respect de la réglementation applicable aux différents usages de la mer, professionnels ou de loisirs. Cette diversification croissante des usages de la mer pose d'ailleurs, monsieur le ministre, de plus en plus de conflits, tant l'espace maritime devient convoité par la multiplication d'activités qu'il est difficile de concilier. En ce sens, le ministère doit pouvoir fournir des arbitrages clairs sur les priorités qu'il entend donner à ces espaces.

Passons à présent à l'analyse du second volet de ce programme, à savoir les crédits engagés en faveur de la pêche et de l'aquaculture, d'un montant de 52 millions, soit une baisse de plus de 7 %, et essentiellement constituées de dépenses d'interventions. Cette baisse est en grande partie due à la fin du financement des mesures du plan Barnier, qui avaient permis aux pêcheurs, par le biais notamment des contrats bleus, de faire face à la crise de 2008 dont nous nous souvenons tous. Aujourd'hui, il s'agit de soutenir les entreprises de pêche face aux défis qu'elles doivent relever : prise en compte croissante des préoccupations environnementales, coût du carburant, réduction des quotas, nouvelles obligations communautaires. Oui, ces secteurs doivent obtenir le soutien de la collectivité, afin de s'adapter sans cesse à l'état de la ressource et à la demande des consommateurs. Je souhaite cependant, à l'instar de la Cour des comptes dans son rapport de 2010, que ces aides soient mieux ciblées, mieux contrôlées, et conditionnées au respect de la réglementation.

Le principe du soutien public n'étant pas remis en cause, toute la question est celle de l'adéquation entre les moyens alloués et les buts recherchés. Quelle pêche française voulons-nous ? Quelle place pour l'aquaculture en France métropolitaine et outre-mer ? Le modèle français, fondé sur une majorité de pêcheurs côtiers et un chiffre d'affaires essentiellement réalisé par les chalutiers hauturiers, doit-il être consolidé ? Se discutent en ce moment à Bruxelles, monsieur le ministre, les orientations du nouveau fonds pour la pêche et les affaires maritimes, doté de plus de 6 milliards d'euros pour la période 2014-2020. Pour la période 2007-2013, la dotation de l'actuel fonds était de 4,3 milliards d'euros. La grande nouveauté du FEAMP sera le financement de la politique maritime intégrée de l'Union européenne. Quelles seront donc les parts respectives accordées à ces différentes politiques, monsieur le ministre ?

Je me réjouis d'ores et déjà des avancées récentes, obtenues par le ministre que vous êtes, sur la possibilité de poursuivre le versement des aides à la flotte. Cependant, des désaccords subsistent encore sur les mesures précises qui seront éligibles à ce financement. Quelles sont, monsieur le ministre, vos

convictions à ce sujet, et comment emporter l'adhésion de nos partenaires européens qui ont adopté des modèles économiques différents ?

Au-delà de ces aides publiques au secteur, je tiens à faire mention de l'importante action de France Filière Pêche, association privée constituée en mars 2010 et regroupant tous les maillons de la filière pêche. Les principales enseignes de la grande distribution ont signé, en mai 2011, un engagement à verser à FFP, dès 2012 et pour cinq années, un montant de l'ordre de 30 millions d'euros. Le 13 septembre 2012, la marque Pavillon France, visant à promouvoir les produits de la pêche fraîche française, a pu être lancée. Comme je le rappelle dans mon rapport, l'association est financée uniquement par des concours privés. Une attention particulière devra être donc portée à la coordination entre les politiques menées par FFP et les initiatives étatiques en faveur du secteur.

Enfin, le domaine des pêches maritimes et de l'aquaculture doit également s'ouvrir à l'innovation et à la modernisation. Ces mots ne doivent pas effrayer un secteur qui, je le sais, est particulièrement attaché à ses traditions. Cette évolution passe, entre autres, par une nouvelle impulsion à la recherche scientifique. L'Institut français pour l'exploitation de la mer est d'ailleurs particulièrement favorable au développement de liens avec les industriels et aux partenariats public-privé en matière de recherche.

Pour en revenir aux crédits du programme 205, madame la ministre, monsieur le ministre, ils permettront *a minima* de répondre aux engagements internationaux et européens de la France.

Je souhaite sur ce point attirer l'attention de M. le ministre, ainsi que de l'ensemble de mes collègues. À périmètre constant, le programme aura perdu, entre 2006 et 2015, près de 440 équivalents temps plein selon les prévisions. Les ETP, bien sûr, sont inscrits au programme 217, mais ils sont, pour les trois quarts, directement affectés à la réalisation des exigences communautaires et internationales. Ces normes très précises fixent des objectifs quantitatifs – nombre de navires escalant dans nos ports devant être inspectés – ou qualitatifs – normes de formation, bon état écologique du milieu marin – que le pays doit atteindre, sous peine de lourdes sanctions financières.

Il convient de garder à l'esprit cette particularité du programme 205 : la fixation des objectifs est exogène, mais la détermination des crédits pour s'y conformer reste endogène. Une nouvelle baisse des crédits accordés serait donc mal comprise et devrait s'accompagner d'une redéfinition des missions de l'administration de la mer. Or, sur ce point précis, le constat est celui de nouvelles charges, imputées sur le programme 205. Par exemple, outre leurs missions traditionnelles, les directions interrégionales de la mer doivent désormais, et sans moyens supplémentaires, animer sur leur façade la récente stratégie nationale pour la mer et le littoral, à travers notamment les réunions des conseils maritimes de façade ; décliner la directive-cadre stratégique pour le milieu marin et les plans d'action pour le milieu marin ; réfléchir au développement d'une police de l'environnement marin.

Cette nouvelle réflexion par façade, touchant à l'ensemble des problématiques – environnement, pêche, plaisance, portuaire – témoigne d'une mutation des politiques publiques vers un décloisonnement des sujets et une plus grande intégration.

Il est souhaitable que le budget maritime accompagne ce changement en offrant aux parlementaires et à tous les Français une vision claire de l'action publique en ce domaine.

En conclusion, je suis profondément convaincue que le secteur maritime est une source de richesse et de développement que notre pays n'exploite pas encore suffisamment. Les travaux menés dans le cadre du PLF pour 2013 doivent se poursuivre afin d'assurer le suivi de l'exécution des crédits, et anticiper les choix budgétaires de demain. La France doit pouvoir faire fructifier son domaine maritime immense, qui s'étend, je vous le rappelle, sur 11 millions de kilomètres carrés, et même davantage si toutes les zones d'extension sollicitées nous sont accordées par la commission des limites du plateau continental. Il en résulterait un accroissement de plus de 2 millions de kilomètres carrés – soit quatre fois la superficie de l'hexagone –, la France disposant dès lors du premier domaine sous-marin du monde.

La France a donc l'obligation de se positionner en puissance dynamique, impliquée et responsable, capable d'entraîner avec elle ses partenaires européens dans cette « révolution bleue » qui est, je le crois, notre avenir. Madame et monsieur les ministres, la mondialisation a su prendre le bateau ; la France ne doit plus avoir peur de prendre la mer. L'or bleu est à notre portée, encore faut-il avoir le courage et l'ambition d'aller le récolter. En tant que rapporteur spéciale, j'émet un avis favorable au vote de ce programme « Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour l'énergie, le climat et l'après-mines et le financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale.

**M. Marc Goua, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour l'énergie, le climat et l'après-mines et le financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre délégué, chers collègues, le programme 174, « Énergie, climat et après-mines » aura pour priorités, en 2013, d'amorcer la transition énergétique, de garantir les droits collectifs des mineurs et la gestion économique et sociale de l'après-mines, enfin d'amplifier la lutte contre le changement climatique.

Le présent projet de loi de finances prévoit de porter les autorisations d'engagement de ce programme à 681,9 millions d'euros et les crédits de paiement à 687,8 millions d'euros. À périmètre constant, la baisse des crédits du programme, de l'ordre de 6 % par rapport à 2012, porte essentiellement sur l'action « Gestion économique et sociale de l'après-mines ». Ces crédits – en baisse de 45 millions d'euros par rapport à l'année dernière en raison de la diminution, année après année, du nombre des ayants droit de l'après-mines – représentent encore 95 % des crédits du programme. La contribution de l'État au titre du budget de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs sera de 528 millions d'euros.

Je réitère mon souhait d'un rattrapage progressif, tant de fois promis, des pensions de mineurs liquidées avant 1982. De 17 % inférieures à celles qui ont été liquidées après cette date, elles le seront encore de 15 % environ au terme du rattrapage modeste de 2012. Je regrette que les conventions collectives en vigueur ne permettent pas d'aligner l'ensemble des mineurs et des veuves sur des indemnités égales et qui couvrent le coût réel du chauffage et du loyer. Les indemnités

des mines d'ardoise, par exemple – je suis maire de la capitale mondiale de l'ardoise –, sont très inférieures à celles des mines de charbon.

Les crédits destinés à l'action « Lutte contre le changement climatique » sont augmentés de 5,6 millions d'euros en vue d'améliorer la qualité de l'air, et je m'en réjouis. Je rappellerai que la France fait l'objet d'une procédure devant la Cour de justice de l'Union européenne pour non-respect des valeurs limites relatives aux particules fines dans l'air dans seize zones ou agglomérations et qu'il était donc essentiel d'adresser des signaux positifs à Bruxelles. Sur cette action, ont été inscrits pour la première fois des crédits à hauteur de 50 millions d'euros destinés à couvrir le déséquilibre du dispositif du bonus-malus automobile.

La subvention à l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs, à hauteur de 4 millions d'euros, représente plus de 60 % des crédits de l'action « Politique de l'énergie ». Cette agence, dans le cadre de l'avancement du projet de création d'un centre de stockage géologique réversible pour les déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue à Bure – le projet Cigéo –, est confrontée à deux défis. Le premier est le lancement du débat public sur ledit projet en 2013. Je me réjouis que la Commission nationale du débat public ait été saisie par l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs, l'ANDRA, le 10 octobre dernier : la discussion devrait se dérouler dans un climat apaisé puisque, au cours du premier semestre 2013, nous serons loin des échéances électorales. Il s'agit ensuite de la réévaluation du plafond d'emplois et des moyens affectés à l'ANDRA. Si elle n'est pas effective pour 2013, elle sera rendue indispensable par la montée en puissance du projet Cigéo à partir de 2014.

L'année 2013 va être marquée par le débat national sur la transition énergétique dont les enjeux sont fondamentaux. Il sera organisé autour des quatre grandes questions annoncées par la feuille de route pour la transition écologique à la suite de la conférence environnementale des 14 et 15 septembre dernier : comment aller vers l'efficacité énergétique et la sobriété ? Quelle trajectoire pour atteindre le *mix* énergétique en 2025 et quels types de scénarios envisager à l'horizon 2030 et 2050 pour honorer les engagements climatiques de la France ? Quels choix faire en matière d'énergies renouvelables et de nouvelles technologies de l'énergie et quelles stratégies de développement industriel et territorial développer ? Enfin, quels coûts et quel financement de la transition énergétique prévoir ?

Les engagements européens du troisième paquet énergie-climat résumés dans la règle des « 3 fois 20 » et les conclusions du Grenelle de l'environnement nous fixent comme objectif d'atteindre une part de 23 % d'énergies renouvelables pour couvrir notre consommation d'électricité en 2020. Par ailleurs, le Président de la République a pris l'engagement de ramener la part du nucléaire à 50 % à l'horizon 2025.

Les énergies renouvelables doivent être développées, les filières éoliennes et photovoltaïque confortées, le Fonds chaleur dont l'efficacité est remarquable – les retours sur investissement sont très rapides – doit voir sa dotation doublée.

Selon les estimations de la Commission de régulation de l'énergie, à l'horizon 2020, le développement des énergies renouvelables représentera une facture annuelle de l'ordre de 7,5 milliards d'euros dont 2,1 milliards pour le photovoltaïque, correspondant à une puissance installée de près de 7 750 mégawatts, 2,6 milliards pour l'éolien en mer,

environ 1,6 milliard pour la biomasse et le biogaz et près de 1,1 milliard pour l'éolien terrestre, correspondant à une puissance installée de 19 000 mégawatts.

L'état actuel des technologies – qui ne permet pas le stockage de quantités importantes d'électricité –, le problème de l'intermittence de ces énergies ainsi que leurs coûts, rendent illusoire leur croissance fulgurante à moyen terme. Elles ne permettront pas à elles seules la réduction de la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 % en 2025. Des moyens importants doivent par conséquent être consacrés à la recherche et au développement dans le secteur des énergies renouvelables. Trop concentrée, dans le passé, sur le nucléaire, la recherche dans ce secteur a été négligée pendant des décennies.

Le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, le CEA, va devoir faire face à des arbitrages budgétaires difficiles. Il conviendra de ne pas prélever sur les fonds destinés à la recherche pour faire face à des besoins récurrents de charges de fonctionnement.

Nous ne pourrions pas nous passer d'une politique volontariste d'économies d'énergie. M. Louis Gallois, commissaire général à l'investissement, a rappelé mercredi dernier devant la commission des finances et la commission des affaires économiques que « la meilleure des énergies renouvelables était l'économie d'énergie, qui avait en plus le mérite d'être créatrice d'emplois ».

Lors de la conférence environnementale, la rénovation thermique des bâtiments a été réaffirmée comme la première des politiques permettant d'améliorer le pouvoir d'achat, de développer l'économie et l'emploi, et de s'engager dans la transition écologique.

L'objectif du Gouvernement de mettre aux normes énergétiques près de 500 000 logements par an ne pourra être atteint qu'en mobilisant tous les dispositifs existants. Reste qu'en 2012 le rythme d'émission des éco-prêts n'a pas atteint ses objectifs et le CIDD est devenu moins attractif. Il me paraît donc indispensable d'élargir les dispositifs actuels pour inciter encore davantage les ménages à réaliser des travaux de performance énergétique dans leur logement.

Plusieurs mesures pourraient être prises : prolonger les dispositions de l'éco-prêt jusqu'au 31 décembre 2015, relever à 45 000 euros le plafond de ressources des ménages cumulant l'éco-prêt et le CIDD, autoriser la réalisation des travaux de performance énergétique éligibles au CIDD sur une période de deux années.

Je souhaite maintenant évoquer la contribution au service public de l'électricité, CSPE, dont l'évolution est préoccupante. Si les augmentations de son montant votées en loi de finances permettront une réduction du déficit, actuellement de l'ordre de 4,5 milliards d'euros à la charge d'EDF, le problème de la prise en charge des coûts de gestion de l'activité des obligations d'achat, 118 millions d'euros, et des coûts du portage cumulé du déficit, 957 millions d'euros, supportés par EDF, n'est pas réglé.

J'appelle votre attention sur le fait que les commissaires aux comptes ont fait des observations à EDF – société cotée – en juin dernier et menacent d'émettre des réserves lors de l'arrêté des comptes définitifs en 2012, ce qui entraînerait un risque pour la note de solvabilité, et donc des effets sur le volume et sur les taux d'emprunt d'un groupe déjà lourdement endetté.

Dans les années qui viennent, les tarifs de l'électricité devront augmenter à un rythme supérieur à l'inflation. La modification de notre *mix* énergétique impliquera de lourds investissements en termes de réseaux. Renforcer le réseau sera

une priorité et constituera un coût essentiel de la transition. Certaines régions sont déjà sujettes à des problèmes d'approvisionnement en période de pointe, notamment dans l'ouest de la France. Le remplacement de centrales par des énergies renouvelables impliquera un surcroît d'investissement pour adapter nos réseaux.

Comme je le précisais dans mon rapport d'information de mars 2012 sur la situation financière et les perspectives d'EDF et d'AREVA, une décision sera déterminante : la prolongation ou non des centrales nucléaires au-delà de quarante années. Cette question pèse plus lourd en termes financiers que les incertitudes sur le démantèlement et la gestion des déchets radioactifs.

La moyenne d'âge des centrales nucléaires actuelles est de vingt-six ans. La plus ancienne, celle de Fessenheim, a été mise en service en 1977. Les estimations faites jusqu'à présent reposent sur l'hypothèse d'une prolongation de la durée de vie du parc nucléaire. Si l'on abandonnait cette hypothèse, toutes les centrales devraient être fermées d'ici à 2030 et il faudrait rapidement investir dans de nouvelles centrales ou bien trouver à très court terme des énergies de remplacement. Cela impliquerait de porter les tarifs au coût marginal de développement de long terme et non plus au coût de production – qui tient beaucoup compte des amortissements passés –, comme c'est le cas aujourd'hui.

À la réalisation des investissements de maintenance nécessaires dans le parc nucléaire, vont s'ajouter les mesures complémentaires de sûreté décidées par l'Autorité de sûreté nucléaire à la suite de l'accident de Fukushima. Elles ne représentent en elles-mêmes qu'une petite partie des investissements à réaliser. Au total, les investissements annuels devraient passer d'un milliard d'euros par an pendant la décennie 2000-2010 à 4,5 milliards d'euros par an pendant les cinq prochaines années.

La fermeture de Fessenheim aura aussi un coût. EDF, qui perd dix ans d'exploitation et les travaux qu'elle a récemment investis – un générateur changé en 2011 a coûté plus de 100 millions d'euros –, sera sans doute dans l'obligation de demander une compensation.

Je dirai, pour finir, quelques mots du compte d'affectation spéciale dit « FACÉ ». Jusqu'à la fin de l'année 2011, les dépenses de renforcement et de sécurisation des réseaux au bénéfice des collectivités rurales étaient financées par ce Fonds d'amortissement des charges d'électrification, dont les recettes provenaient des contributions dues par les gestionnaires des réseaux publics de distribution d'électricité.

Longtemps dépourvu de la personnalité morale et logé dans les comptes d'EDF, ce fonds a été transformé par la loi de finances rectificative du 28 décembre 2011 en un compte spécial : « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale », rattaché au budget de l'État. Son budget pour 2013 est, comme en 2012, de 377 millions d'euros.

Cette réforme conforte juridiquement le dispositif. Les recettes, les bénéficiaires des aides et les types de dépenses éligibles restent les mêmes, mais la mise en œuvre opérationnelle, insuffisamment préparée, a suscité de longs et nombreux blocages au cours de l'année 2012 et retardé la réalisation des projets des collectivités.

Jusqu'à la fin de l'année 2011, les aides du FACÉ, gérées sur un compte d'EDF, étaient distribuées dans les quinze jours alors qu'il a fallu cette année attendre plusieurs mois le versement d'aides relatives à des programmes antérieurs à 2012.

Les syndicats d'électrification ont été contraints de différer leurs commandes, fragilisant ainsi l'emploi dans les entreprises des territoires concernés.

Je vous remercie, madame la ministre, d'avoir annoncé début septembre, en concertation avec le ministre délégué chargé du budget, des mesures visant à simplifier et accélérer la procédure d'attribution de ces aides. Je serai très attentif aux premières évaluations qui pourront en être faites.

Aujourd'hui, dépendante du nucléaire, la France se situe à un tournant de son histoire en matière énergétique. Après des années de prédominance du nucléaire dans notre *mix* énergétique, la nécessité de diversifier nos moyens de production d'électricité se heurte aux choix – ou plutôt aux non-choix – des décennies passées.

M. Louis Gallois, dans son rapport sur la compétitivité de l'industrie française, juge essentiel de préserver l'atout que représente, pour l'industrie française, le faible coût de l'énergie. Il indique que, au-delà des indispensables économies d'énergie et de l'amélioration des rendements énergétiques, le développement des énergies renouvelables s'impose, mais que celles-ci devront s'insérer dans le *mix* énergétique sans provoquer un renchérissement du coût de l'énergie pour l'industrie.

L'objectif du débat lancé par les pouvoirs publics sur la transition énergétique sera de dresser un tableau clair et transparent des conséquences financières pour chacun des choix possibles, afin de définir, en toute connaissance de cause, une politique de l'énergie pour les décennies futures. Il est souhaitable que nos concitoyens s'approprient les décisions à venir.

Je suis donc favorable au budget du programme 174. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et RRD.P.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les transports aériens, la météorologie et le contrôle et l'exploitation aériens.

**M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les transports aériens, la météorologie et le contrôle et l'exploitation aériens.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, le transport aérien a connu en 2009 et 2010 la crise la plus grave de son histoire. En 2009, la crise des *subprimes*, venue des États-Unis, avait conduit à une réduction du nombre de passagers et du trafic ; en 2010, le prolongement de cette crise, ainsi que l'éruption du volcan islandais avaient contribué à mettre à mal les résultats de la plupart des compagnies aériennes.

Depuis 2011, le transport aérien a renoué avec la croissance. Au cours de l'année dernière, 2,7 milliards de passagers ont été transportés, soit une augmentation de 5,6 % par rapport à 2010. Au niveau mondial, le nombre de mouvements en service régulier a atteint 30,1 millions en 2011, contre 29 millions en 2010, soit une augmentation de 3,8 %. Enfin, le nombre moyen de passagers transportés par vol est en hausse, puisqu'il s'élève à 90, contre 88 un an plus tôt.

Cette croissance, néanmoins, ne s'est pas répartie équitablement. Avec une augmentation de 9,6 %, ce sont les compagnies européennes qui ont connu la plus forte hausse en trafic international, notamment par un effet de rattrapage, mais cette progression témoigne essentiellement du dynamisme des transporteurs à faibles coûts, qui ont progressé davantage que les compagnies traditionnelles.



En 2012, l'Europe s'est cependant fait distancer. Trois zones ont fortement progressé au cours du premier semestre : le Moyen-Orient, avec 18,4 % de hausse, l'Amérique latine, avec 10,4 %, et l'Afrique, avec 9,1 %. Avec une croissance de 6,4 %, l'Europe n'arrive qu'en cinquième position, derrière l'Asie-Pacifique, à 7,4 %.

Le trafic intérieur français a connu, au cours du premier semestre de cette année, une hausse spectaculaire de 10,6 % sur ses lignes transversales, grâce principalement à l'action des compagnies à bas coûts. Le trafic des lignes radiales, desservies principalement par Air France, recule quant à lui de 2,1 %.

Pour la fin de l'année 2012 et l'exercice 2013, les observateurs anticipent un ralentissement de la croissance constatée en 2012, compte tenu de la conjoncture économique en Europe et des difficultés financières que rencontrent les compagnies. Pour 2013, l'organisation internationale du transport aérien prévoit une croissance de 6 %. C'est toujours le Moyen-Orient qui devrait connaître la plus forte hausse, suivi de la zone Asie-Pacifique ; L'Europe devrait se contenter d'une croissance de 4,8 %, tirée principalement par les compagnies à bas coût.

Dans ce tableau mitigé, notre pays peut compter deux motifs de satisfaction, mais aussi deux sujets de préoccupation.

Sur le plan des satisfactions, la situation d'EADS en général, et d'Airbus en particulier, est réjouissante. Même si EADS n'a pas réussi à s'allier avec le britannique BAE System, le groupe reste l'un des principaux acteurs mondiaux dans son domaine. L'avionneur Airbus, dont le dynamisme reste entier, représente les deux tiers du chiffre d'affaires du groupe, et la société dispose d'un carnet de commandes de 541 milliards d'euros, soit l'équivalent de six années de production.

Après avoir inauguré, il y a quelques années, une usine d'assemblage en Chine, le groupe s'est lancé dans la construction d'un autre site d'assemblage à Mobile, aux États-Unis. Pour l'instant, ces deux usines ont vocation à ne construire que des appareils de la famille A320, destinés aux marchés locaux, et seulement dans la limite de quatre par mois : elles ne concurrencent donc pas les sites de Toulouse et de Hambourg, qui produisent respectivement quatorze et vingt-deux A320 par mois. Il faut dire que cet appareil a connu un tel succès, que la simple croissance du marché suffit à alimenter les nouveaux sites de production : ce sont 8 000 Airbus A320 qui ont été vendus en vingt-cinq ans, alors qu'il était prévu, à l'origine, de n'en fabriquer que 2 000. Quant à la version Néo, qui ne sera disponible qu'à partir de 2015, elle a déjà enregistré 1 500 commandes.

Le deuxième sujet de satisfaction, s'agissant du paysage aéronautique français, vient de la bonne situation d'Aéroports de Paris, société publique qui gère les plateformes de Roissy et d'Orly. En 2011, le trafic passager des aéroports parisiens a augmenté de 5,7 %, atteignant 88,1 millions de passagers. Lors du premier semestre 2012, le trafic de passagers s'est établi à 19,6 millions, en hausse de 2 % par rapport au premier semestre 2011.

En 2011, le chiffre d'affaires d'ADP a connu une hausse de 2,4 %, pour atteindre 599 millions d'euros. Les revenus des activités aéronautiques ont progressé de 4 %, sous l'effet de l'augmentation combinée du trafic, des tarifs des redevances et de la taxe d'aéroport ; les revenus des commerces et services ont, quant à eux, progressé de 9 %, grâce, notamment, aux activités commerciales. ADP, qui possède un important patrimoine foncier, est également un acteur immobilier d'import-

ance : le chiffre d'affaires de ce secteur a augmenté de 5,1 % en 2011, en raison de la mise sur le marché de nouvelles locations et de l'indexation positive des loyers.

Il est à souligner que la société ADP, qui s'est par ailleurs lancée dans un important programme de rénovation de ses terminaux les plus anciens, ne reçoit aucune subvention publique. Au contraire, elle verse chaque année des dividendes à ses actionnaires, dont le principal, l'État, possède 54 % des actions.

Ce tableau presque idyllique ne doit pas faire oublier qu'il existe deux motifs principaux de préoccupation, à commencer par la difficile situation de la compagnie aérienne nationale, Air France. En 2011, malgré un trafic en hausse de 6,9 % par rapport à 2010 et un chiffre d'affaires consolidé en progression de 4,5 %, le résultat d'exploitation a affiché une perte de 353 millions d'euros. Les charges, en effet, ont augmenté plus vite que les recettes, tandis que les dépenses de carburant, principal poste de dépenses, ont enregistré une hausse de 16,3 %, sous l'effet combiné d'une hausse des volumes consommés et d'un taux de change défavorable.

Le même scénario semble se reproduire en 2012. Au cours du premier semestre, le groupe a enregistré une hausse de 3,9 % de son trafic passager par rapport au même semestre de l'année 2011 ; le coefficient de remplissage a poursuivi sa hausse, pour s'établir à 82,2 % ; la recette unitaire par passager et kilomètre transporté a augmenté de 2,7 % et le chiffre d'affaires a enregistré une croissance de 5,2 %. Dans le même temps, cependant, les charges externes ont enregistré une hausse de 6,6 %, du fait, principalement, de la hausse continue du prix du carburant, si bien que le résultat d'exploitation du semestre s'est avéré négatif de 663 millions d'euros, creusant ainsi, encore un peu plus, l'endettement du groupe.

Parallèlement, du fait de la concurrence des compagnies à bas coût, les parts de marché d'Air France se sont encore réduites en 2011 : elles ne représentent plus que 6,9 % du trafic aérien mondial, contre 7,3 % en 2010. Air France est également très concurrencée sur ses destinations ultramarines : la compagnie reconnaît qu'elle est désormais déficitaire sur toutes ses lignes desservant les départements et collectivités d'outre-mer.

Dans ce sombre tableau, je distingue toutefois deux lueurs d'espoir, à commencer par le plan Transform 2015, qui vise à obtenir en deux ans des gains de productivité de l'ordre de 20 % : même si l'accord n'a été signé qu'avec le syndicat national des pilotes de ligne, les négociations ne sont pas rompues avec les représentants des autres catégories de personnel. Deuxième lueur d'espoir : la bonne santé de la filiale à bas coût récemment créée par Air France, Transavia, dont les lignes, en concurrence directe avec celles de Ryanair et d'EasyJet, s'avèrent complémentaires de celles de la maison mère.

Le second sujet de préoccupation, c'est le différend qui oppose l'Union européenne au reste du monde au sujet de l'intégration, depuis cette année, des activités aériennes dans le système européen d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre. La plupart des grands pays non européens, la Chine, l'Inde, la Russie et les États-Unis, se sont déclarés opposés à ce système, la Chine interdisant même à ses compagnies de s'acquiescer de leurs obligations en la matière.

Ce différend a commencé à dégénérer, puisque des mesures de rétorsion ont été prises par certains pays et menacent les intérêts européens : c'est ainsi, par exemple, que la Chine a décidé de ne plus acheter les avions d'Airbus susceptibles d'atteindre le continent européen, c'est-à-dire les avions long-courriers. Déjà, l'achat de quarante-cinq A330 a été

gelé, et la perspective de vendre des A380, pourtant taillés pour le marché chinois en pleine croissance, s'éloigne. Boeing, en revanche, enregistre une hausse significative de ses ventes en Chine depuis quelques mois.

Madame et Monsieur les ministres, je crois que, tout en maintenant son soutien à la directive européenne et aux principes qui la sous-tendent, notre Assemblée doit appeler à l'adoption la plus rapide possible d'un compromis politique sur ce sujet, la situation actuelle n'étant satisfaisante pour personne.

Dans ce contexte, le budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens s'inscrit dans une volonté de maîtrise de la dépense publique, à un moment où l'activité du transport aérien ralentit. L'année 2013 sera marquée par un nouveau déficit d'exploitation de ce budget annexe, estimé à 21,7 millions d'euros, mais, à compter de 2014, il devrait dégager une marge d'autofinancement égale à 10 millions, puis supérieure à 42 millions en 2015.

Pour en arriver à ce résultat, la direction générale de l'aviation civile va devoir réduire ses dépenses. En 2013, l'effort de diminution des effectifs s'élèvera à cent équivalents temps plein, ce qui permettra de ralentir la hausse des dépenses de personnel à défaut de les stabiliser, tout en renouvelant les compétences indispensables à la sécurité et au développement du contrôle du transport aérien.

Les dépenses de fonctionnement seront en diminution, passant de 158 millions d'euros en 2012 à 155 millions en 2013. Il faut dire que les deux tiers des dépenses de fonctionnement sont considérés comme des dépenses opérationnelles liées à la sécurité, en particulier dans le domaine de la navigation aérienne : elles sont donc, à ce titre, très sensibles. Les dépenses liées aux organismes extérieurs seront également maîtrisées, notamment la subvention versée à l'École nationale de l'aviation civile, l'ENAC, fixée à 99 millions d'euros en 2013, comme en 2014 et 2015, alors qu'elle s'élevait à 101 millions en 2012.

Si ces prévisions sont respectées, le niveau d'endettement pourrait enfin se stabiliser. En 2012, en effet, le recours à l'emprunt est resté considérable, à hauteur de 250 millions d'euros, pour un remboursement de 197 millions d'euros. Au 31 décembre, l'encours des emprunts du budget annexe s'élèvera à 1 214 millions d'euros : c'est un niveau record, mais qui est, hélas, voué à être dépassé. L'autorisation d'emprunt, demandée dans le projet de loi de finances pour 2013, s'élève à 251 millions, ce qui portera l'encours, en fin d'exercice, à 1 242 millions d'euros. Le projet de budget triennal prévoit le début de la décroissance de la dette en 2015, à un taux de -1,4 % : le pic d'endettement devrait donc être atteint à la fin de l'année 2014, avec un encours de 1 248 millions d'euros. En tout état de cause, il faudra, madame et monsieur les ministres, faire preuve, sur ce point précis, de la plus grande vigilance.

Le rapporteur spécial est également chargé de présenter le programme 170 « Météorologie ». Ce programme finance la subvention pour charges de service public perçue par l'établissement public administratif Météo France, seul opérateur du programme.

Les crédits inscrits dans le projet de loi de finances pour 2013 s'élèveront à 215,7 millions d'euros, en crédits de paiement comme en autorisations d'engagement : cela représente une augmentation de près de 9 millions d'euros, soit 4,3 %, par rapport à 2012.

La subvention publique constitue la principale recette de Météo France, mais pas la seule. Les recettes commerciales, relativement stables durant ces dernières années, autour de 40 millions d'euros, pourraient enregister une baisse dans les années à venir, en raison de la désaffection du grand public pour les services météorologiques payants. Météo France bénéficiera par ailleurs, en 2013, de la redevance de navigation aérienne, stabilisée à 87,3 millions d'euros : en effet, en vertu d'un accord passé avec la DGAC, cette redevance est versée à Météo France, en rétribution des services spécifiques que l'agence fournit en matière de transport aérien. Enfin, la subvention reçue par l'établissement du programme 193 « Recherche spatiale » pour la contribution de la France à l'organisation internationale EUMETSAT devrait s'élever en 2013 à 30,7 millions d'euros.

Météo France poursuivra en 2013 la réorganisation de son réseau territorial, amorcée il y a deux ans, avec l'objectif de ramener de 108 à 55 le nombre de ses implantations métropolitaines. En effet, l'organisation héritée de 1982 est devenue obsolète compte tenu de l'évolution des technologies. Parallèlement, l'établissement poursuivra la déflation de ses effectifs, passant de 3 400 à 3 300 agents. À titre de comparaison, le service allemand de météo, qui emploie un total de 2 300 agents, est en train de passer de six à deux implantations territoriales. Même si les missions des services ne sont pas exactement les mêmes d'un pays à l'autre, notons que l'homologue britannique de Météo France fonctionne avec 1 800 agents.

Enfin, Météo France achètera de nouveaux radars. Le territoire métropolitain est actuellement couvert par un réseau de vingt-quatre radars météorologiques en exploitation opérationnelle, dont l'âge varie entre quelques mois et trente-cinq ans. Les technologies sont très différentes et, les engins les plus anciens n'étant plus fabriqués, les agents de Météo France sont parfois contraints d'usiner eux-mêmes des pièces de rechange.

Au-delà du renouvellement des radars les plus anciens, de nouveaux sites seront créés et de nouveaux appareils installés, améliorant le maillage territorial.

Le contrat d'objectifs de Météo France prévoit le renouvellement en moyenne de deux radars par an à partir de 2013, ainsi que l'installation de radars nouveaux, au rythme d'un par an. Chaque radar coûtant environ 1,5 million d'euros, ce projet, tel que prévu selon le contrat d'objectifs, représente un investissement global de 16,8 millions d'euros sur la période 2012-2016.

Madame la ministre, monsieur le ministre, mes chers collègues, suivant l'avis favorable du rapporteur spécial, la commission des finances a adopté les crédits du budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens ainsi que ceux de la météorologie. J'invite l'Assemblée à faire de même. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Alain Rodet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les transports routiers, fluviaux et maritimes et les aides à l'acquisition de véhicules propres.

**M. Alain Rodet,** rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les transports routiers, fluviaux et maritimes et les aides à l'acquisition de véhicules propres. Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits que je suis chargé de rapporter pour l'année 2013 s'inscrivent dans une logique de respect de l'effort budgétaire voulu par le Gouvernement.

Le programme 203 « Transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes », le programme 159 « Information géographique et cartographique » et le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » totalisent 4,426 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 4,449 milliards d'euros en crédits de paiement, ce qui correspond à une légère diminution.

Cette réduction permet cependant de poursuivre l'entretien et la rénovation du réseau routier, et de soutenir la mise en œuvre des réformes engagées, notamment la réforme portuaire et celle de Voies navigables de France.

Sur l'ensemble de ces crédits, le programme 203 représente à lui seul plus de 90 % des crédits engagés, et malgré la légère déflation que j'ai signalée, il permet de poursuivre l'effort antérieur.

Cette diminution des crédits budgétaires du programme 203 s'explique principalement par la baisse de 9,3 % des crédits de paiement de l'action 10 « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires », en raison notamment de la réduction de 37,7 % par rapport à 2012 de la subvention versée à l'Agence française de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, qui devra être compensée à partir de juillet 2013 par l'écotaxe poids lourds, dont nous attendons tous beaucoup.

Qu'il me soit permis de rappeler – même si cela excède ma compétence stricte de rapporteur de la commission des finances – que le nouveau président de l'AFITF, notre collègue Philippe Duron, a déclaré qu'il entendait tenir compte des observations critiques formulées par la Cour des comptes.

Qu'il me soit également permis de rappeler que cette agence, créée par un comité interministériel d'aménagement du territoire de décembre 2003, aurait dû recevoir une large fraction des péages en provenance des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Or, la privatisation de ces sociétés en 2005, décidée par le gouvernement Villepin, n'a pas permis de pérenniser l'effort à un niveau important, compte tenu du fait que le produit des péages n'était plus disponible.

**M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Eh oui !

**M. Alain Rodet**, *rapporteur spécial*. Certes, l'AFITF a reçu une dotation de 4 milliards d'euros lors de sa création, mais la redevance domaniale et la taxe d'aménagement du territoire prélevées pour l'AFITF sur les sociétés d'autoroutes sont loin de compenser les ressources des péages, très évolutives et abondantes qui permettaient de financer à un niveau élevé le financement des infrastructures.

Il faut rappeler, puisqu'il a souvent été fait mention de la compétitivité et du rapport Gallois lors de nos débats, que la qualité de toutes les infrastructures fluviales et maritimes, aéroportuaires, routières ou ferroviaires sont des éléments très importants de la compétitivité. Et puisque la règle d'or a été abordée lors des débats sur la première partie de la loi de finances, je rappelle que la Confédération helvétique a instauré dans sa loi fondamentale une règle d'or concernant le développement et l'entretien des infrastructures routières. La Confédération considère qu'en deçà d'un certain seuil d'effort il y a danger et que ce seuil ne doit pas être franchi, tant au niveau de l'entretien que des investissements, si l'on veut garder de bonnes infrastructures.

Les demandes d'autorisation d'engagement de l'action « Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires » connaissent une très forte augmentation : 145,5 %. Cela s'explique notamment par la mise en œuvre de la réforme

de Voies navigables de France qui, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, se verra transférer les services de navigation de l'État et les 4 000 agents qui y sont affectés.

Concernant les autres actions, je tiens à saluer la continuité de l'effort consenti pour entretenir le réseau routier. Les autorisations d'engagement sont en légère augmentation – 4,3 % – par rapport à 2012.

Le taux d'avancement des PDMI, les programmes de modernisation des itinéraires routiers pour la période 2009-2014, cofinancés par l'État et les collectivités locales, s'élèvera à 37 % fin 2012.

L'État ne doit pas laisser périliter ces programmes, sous peine de retarder des opérations de modernisation du réseau routier d'intérêt environnemental qui s'avèrent, à moyen terme, indispensables.

Le volet portuaire est particulièrement à l'honneur dans le projet de loi de finances pour 2013. En effet, au titre de l'action 11 « Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires », 332 millions d'euros en autorisations d'engagement et 337 millions en crédits de paiement sont prévus, ce qui constitue une augmentation très sensible.

Ce budget a notamment vocation à accompagner la mise en œuvre de l'importante réforme des ports ultramarins, engagée par la loi du 22 février 2012. Au titre des dépenses d'intervention, plus de 58 millions d'euros sont prévus. Cela permettra l'entretien des infrastructures et l'exploitation des ouvrages des grands ports maritimes. Ces moyens seront également complétés par des fonds en provenance de l'AFITF, destinés à compenser les fonds de concours versés par les chambres de commerce et d'industrie qui doivent s'arrêter au début de l'année 2013. Ces fonds de concours de l'AFITF sont estimés à 45 millions en autorisations d'engagement et 67,4 millions en crédits de paiement.

Enfin, il faut noter l'intérêt porté à la mise en œuvre de l'autoroute de la mer Nantes-Gijón, pour laquelle l'État versera un premier crédit de 3,5 millions d'euros en autorisations d'engagement alors qu'un tel financement n'était pas prévu en 2012. Dans une stratégie de développement du transport intermodal, fortement encouragée par le Grenelle de l'environnement, cette ouverture de crédits est louable et il faut souhaiter qu'elle puisse être poursuivie.

Concernant le volet fluvial, les crédits engagés tendent clairement à soutenir la mise en œuvre de la réforme de VNF par la loi du 24 janvier 2012. Cette enveloppe financière représente environ 255 millions d'euros en autorisation d'engagement et crédits de paiement, prévus au titre de la subvention pour charges de service public versée à VNF.

Ce montant intègre bien sûr le transfert à l'établissement, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, des services de navigation de l'État jusqu'alors mis à disposition de l'établissement. Cette subvention inclut donc la masse salariale des quelque 4 000 agents de l'État qui seront affectés à VNF.

Par ailleurs, cette subvention permettra d'intervenir, dans le cadre de la modernisation et de la sécurisation du réseau, notamment par la poursuite de la rénovation de vingt-neuf barrages, traduisant nettement la volonté du Gouvernement d'améliorer l'offre de l'infrastructure.

S'agissant du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », ses recettes et dépenses s'élèvent à 403 millions d'euros, en augmentation de près de 21 % par rapport à 2012.

Cette croissance s'explique par le lancement du plan de soutien à la filière automobile par le ministère du redressement productif, décidée lors du conseil des ministres du 25 juillet 2012. Afin de soutenir l'achat de véhicules propres ou faiblement polluants, le Gouvernement a décidé de renforcer les bonus auxquels ils donnent droit à compter du 1<sup>er</sup> août 2012. Cette décision est largement corroborée par les chiffres. En effet, entre 2011 et 2012, tandis que le marché automobile d'ensemble a reculé de près de 14 %, toutes les tranches bénéficiant du bonus ont vu leurs immatriculations progresser fortement, de près de 70 %, tandis que les tranches touchées par le malus enregistraient un recul d'environ 28 %.

Au total, les dépenses sont évaluées à 513 millions d'euros. Le quart en sera payé en 2014, soit un report de 128 millions d'euros, tandis que le report de 2012, évalué à 67 millions d'euros, vient s'ajouter.

Le déficit prévisionnel de 50 millions d'euros est compensé par une subvention d'équilibre provenant du programme 174 « Énergie, climat et après-mines ».

Le programme 159 « Information géographique et cartographique » comprend les moyens consacrés à la définition par l'État des politiques en matière d'information géographique de référence et à la mise en œuvre de cette politique.

La subvention pour charges de service public versée à l'Institut géographique national s'élève ainsi à 96 millions d'euros. L'événement majeur de l'exercice 2012 a été l'intégration à l'IGN de l'Inventaire forestier national le 1<sup>er</sup> janvier 2012, élargissant ainsi le périmètre d'activités de l'établissement. Elle s'est accompagnée de la fusion des budgets des deux entités et de l'assignation à l'IGN de nouvelles missions et de nouvelles contraintes en matière de contrat d'objectifs et de performance.

La réalisation de ces objectifs ne sera pas facile. En particulier, l'objectif de diminution de 2,5 % des effectifs ne pourra être atteint qu'en 2013 ou 2014 compte tenu du fait que les personnels de l'Institut sont essentiellement des fonctionnaires et que leurs possibilités de quitter l'établissement sont pratiquement inexistantes. Il faut donc attendre les départs à la retraite.

Ce budget est donc appelé à se maintenir et, l'IGN s'étant agrandi, il va demeurer essentiel et déterminant en matière d'information géographique. Il convient d'ailleurs de saluer le lancement de « Géoportail 3 » qui permet la délivrance de données en quatre dimensions ainsi qu'un fort accroissement de capacité.

Enfin, le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » a été profondément modifié, puisque l'action « Urbanisme » a été transférée au programme 135. Les crédits s'établissent à 280 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 279 millions en crédits de paiement.

Ces crédits reflètent la préoccupation du Gouvernement en matière de biodiversité, qui a été au cœur des discussions de la conférence environnementale des 14 et 15 septembre 2012. Ainsi, la création d'une Agence nationale de la biodiversité, sur le modèle de l'ADEME, constitue un point fort de la feuille de route écologique publiée jeudi 20 septembre 2012 par le Gouvernement.

Dans ce contexte, l'action 7 « Gestion des milieux et biodiversité » représente à elle seule 96,4 % des autorisations d'engagement et 95,6 % des crédits de paiement. Les dépenses de fonctionnement s'élèvent à 175 millions d'euros et permettront, pour plus de 80 % de ces crédits, de subventionner les opérateurs que sont les parcs nationaux et l'Agence des aires marines protégées. Ces crédits visent à

lutter contre la perte de biodiversité, à reconquérir la qualité des espaces sensibles et à atteindre le bon état des eaux souterraines et de surface.

Au total, dans un contexte de réduction de la dette publique imposé par le niveau alarmant de notre endettement, ce budget maintient l'effort et les moyens et peut constituer le socle d'une politique active de développement durable, conciliant la modernisation et le développement des infrastructures avec la protection des milieux naturels.

La commission des finances a examiné ces crédits le 16 octobre dernier et, à la suite de ses délibérations, je rends un avis favorable à leur adoption. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Faure, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les infrastructures de transports collectifs et ferroviaires et les services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les infrastructures de transports collectifs et ferroviaires et les services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.** Monsieur le président, madame et monsieur les ministres, mes chers collègues, il y a quelques heures, l'Île-de-France a connu une nuit de chaos sur le réseau ferroviaire de Paris-Nord. Une panne d'alimentation électrique en Seine-et-Marne a entraîné une série d'incidents qui ont conduit à une paralysie du trafic des trains de banlieue durant plusieurs heures. Plus de 50 000 passagers se sont ainsi retrouvés coincés dans les gares ou dans les trains arrêtés sur les voies. Plus de 50 000 personnes se sont alors demandé comment réagir face à leur employeur, comment maintenir à domicile la nounou qui gardait leurs enfants, comment annuler un rendez-vous important, comment décommander un dîner, ou tout simplement comment assurer leur retour.

Monsieur le ministre, vous avez diligenté une enquête. Sans doute celle-ci conclura-t-elle à une suite d'incidents, à une responsabilité partagée entre une défaillance technique de l'opérateur ou du gestionnaire d'infrastructure et l'imprudence de passagers excédés, dont certains sont descendus sur les voies quand d'autres sont allés jusqu'à l'usage inexcusable de la violence contre les agents du service public.

La vérité, c'est que, au-delà de cette situation exceptionnelle, 7 500 trains transportant plus de trois millions de passagers circulent chaque jour en Île-de-France.

La vérité, c'est que 40 % des circulations ferroviaires françaises sont effectuées sur à peine 10 % du réseau national.

La vérité, c'est que sur la plupart des lignes de RER, il y a chaque jour plus de passagers que dans tous les TGV réunis.

La vérité, c'est que le réseau est totalement saturé et que le trafic est perturbé quotidiennement.

La vérité, c'est que les transports du quotidien ont été trop longtemps délaissés au profit des lignes à grande vitesse.

**M. Martial Saddier.** Ce n'est pas bien de faire une différence entre les territoires !

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial.** La vérité, enfin, c'est que dans notre pays, on s'est d'abord préoccupé de faire gagner quelques heures par an à des usagers occasionnels avant de penser à ces femmes et à ces hommes qui utilisent les transports collectifs tous les matins et tous les soirs, et qui y passent plusieurs heures.

Monsieur le ministre, vous êtes devenu, de par vos fonctions, le ministre de la vie quotidienne de millions de salariés qui empruntent métros, RER, TER, TET, bus et tramways. Des millions de femmes et d'hommes attendent de vous que leur vie change.

**M. Martial Saddier.** Ne faites pas de discrimination territoriale! (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial.** Chacun connaît la difficulté de votre tâche, les temps de réalisation, les temps de commande de matériels neufs, les phasages de travaux pour ne pas pénaliser le trafic, et la difficulté d'opérer dans des secteurs denses. Mais personne ne vous pardonnerait – personne ne nous pardonnerait – de n'avoir pas fait les bons choix pour la prochaine décennie.

Rien que dans les RER, l'augmentation du nombre de voyageurs est comprise entre 3,5 et 5 % par an. Je vous laisse faire le calcul : nous aurons 50 % de passagers supplémentaires dans dix ans, et 100 % dans vingt ans, c'est-à-dire demain à l'échelle des infrastructures.

Monsieur le ministre, ne laissez pas ces millions de femmes et d'hommes se transformer plus qu'ils ne le sont déjà en galériens du quotidien.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il ne faut pas exagérer non plus!

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial.** À cet effet, je défendrai la semaine prochaine dans cet hémicycle un amendement visant à augmenter de 0,1 point le versement transport en Île-de-France. Cela permettra de dégager 175 millions d'euros supplémentaires pour financer la régénération des voies et les schémas directeurs qui ne l'étaient pas encore jusqu'ici. Cet amendement a été adopté par la commission des finances ; j'espère, madame et monsieur les ministres, que nous pourrions bénéficier de l'accord du Gouvernement.

Sans doute penserez-vous alors que ces propos sont ceux d'un rapporteur qui est d'abord un élu francilien, et que l'Île-de-France n'est pas la France. C'est vrai. Mais à quoi sert-il de faire venir toujours plus de TGV à Paris alors que les gares ne comportent pas davantage de quais, et que les sillons ne sont pas plus nombreux?

Je voudrais encore vous dire l'irritation de ces usagers du quotidien qui voient leur train immobilisé pour laisser passer un TGV. Je voudrais vous dire l'exaspération de celles et ceux qui courent le matin pour trouver une place de parking devant une gare RER, et qui tremblent ensuite de devoir affronter l'incompréhension de leur supérieur hiérarchique pour leurs retards récurrents. Je voudrais vous dire mon inquiétude lorsque je vois un projet comme celui de l'interconnexion sud toujours repoussé au lendemain, alors qu'il aurait pour effet immédiat de détourner une partie du trafic TGV et de désaturer notamment les lignes C et D du RER.

**M. Martial Saddier.** Il est tout à fait choquant d'opposer les territoires de cette façon!

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial.** Il y a des Français dont toute la vie ou presque découle du temps passé dans les transports, qu'il s'agisse de l'éducation des enfants, de la vie familiale et conjugale, de l'accès aux loisirs...

**M. Martial Saddier.** Ne faites pas de différences entre les Français!

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, je sais que j'ai été long en évoquant une situation qui est d'abord francilienne, mais je pense aussi que cette situation a été négligée depuis trop longtemps. Je voulais le souligner dans cet hémicycle, même si je conçois très bien que l'on puisse

dire que l'Île-de-France n'est pas la France. Mais il faut aussi concevoir que les Franciliens ont des préoccupations et des soucis particuliers. Trois millions d'hommes et femmes empruntent quotidiennement ces transports : ils ont aussi besoin de la considération de la représentation nationale dans son ensemble,...

**M. Jean-Marie Sermier.** Tous les Français ont besoin des transports!

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial.** ...y compris des élus de province que vous êtes, et que je puis comprendre.

**M. Martial Saddier.** Nous sommes tous des élus de la République!

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial.** J'en viens à la suite de mon propos, qui vous intéresse très directement. Madame et monsieur les ministres, je viens d'exposer l'objet de mes préoccupations. Je ne serais pas juste si je ne vous disais pas ce qui motive aujourd'hui mes espérances. Je veux saluer votre volonté de réorienter – peut-être même devrais-je me contenter de dire « votre volonté d'orienter » – la politique ferroviaire de notre pays. Ainsi, vous venez d'annoncer la remise à plat du schéma national des infrastructures de transport conçu par le précédent gouvernement.

Comme dans d'autres domaines – je pense notamment à la santé –, le gouvernement de M. Fillon n'avait pas hésité à faire tourner la planche à promesses, faute de faire tourner la planche à billets. Tout y était, ou presque : les liaisons ferroviaires qui relient tout à tout le monde, les liaisons routières et fluviales qui désenclavaient tous les territoires, les opérations d'intervention sur les réseaux existants. Rien ne manquait, sinon les financements! L'ampleur des investissements a été évaluée à 245 milliards d'euros sur vingt-cinq ans. Le niveau de participation de l'État nécessaire serait de l'ordre de 90 milliards d'euros, alors que les dépenses annuelles de l'État pour les infrastructures sont de l'ordre de 2 milliards : faites vos comptes! Et 56 milliards étaient à la charge des collectivités locales, ce qui est également hors de proportion.

Je salue donc votre volonté, madame et monsieur les ministres, de dégager une vision partagée et réaliste de ce schéma. Je loue votre décision d'avoir confié à une commission la charge de trier, hiérarchiser et mettre en perspective les grandes infrastructures, même si – vous le comprendrez compte tenu de ce que j'ai pu dire au début de cette intervention – je regrette qu'aucun parlementaire francilien n'ait été retenu. J'ai toutefois compris que le rapporteur spécial que je suis serait associé à l'ensemble des travaux de cette commission. Je me félicite de la nature de la mission confiée à cette commission, c'est-à-dire la priorité donnée aux transports du quotidien, à la rénovation des réseaux existants et à l'amélioration à court terme du service rendu aux usagers.

Monsieur le ministre des transports, vous serez également le ministre qui a mis en œuvre l'écotaxe poids lourds, pourtant prévue dès 2009 après le Grenelle 1.

**M. Martial Saddier.** Non, c'est nous qui l'avons mise en œuvre!

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial.** Vous permettrez ainsi le financement pérenne de l'AFITF dont vous diversifiez les ressources.

Cet apport sera doublement bienvenu. D'abord, parce que le budget de l'AFITF n'est plus équilibré depuis fin 2008, et que l'État a dû lui verser une subvention d'équilibre de 1 123 millions d'euros en 2012, dans un contexte budgétaire que chacun connaît. Ensuite, parce que cette écotaxe

permettra au budget de l'AFITF de progresser de 10 % par rapport à la période 2011-2012 au cours des trois prochaines années.

Avec la revalorisation de la redevance domaniale payée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, vous offrez à la politique des transports de notre pays des moyens renouvelés qui lui manquaient jusqu'alors. Il n'y a pas de SNIT crédible sans financement de l'AFITF.

Surtout, monsieur le ministre, vous venez d'annoncer une réforme de la gouvernance ferroviaire dont nous attendons beaucoup. La loi de 1997 instituant RFF avait pour but principal le désendettement de la SNCF. RFF a ainsi reçu, si je puis dire, 20,5 milliards d'euros de dettes de la SNCF, et 22,5 milliards d'euros d'infrastructures ferroviaires en compensation. RFF a pris en charge l'exploitation et l'entretien du réseau, mais la SNCF est demeurée gestionnaire délégué d'infrastructure. Ce système unique en Europe n'a pas été jusqu'au bout de sa propre logique puisque, pour assurer sa mission, RFF n'a pu compter que sur 1 300 agents, alors que les 50 000 agents chargés de l'infrastructure sont demeurés à SNCF Infra.

Ce système faisant de RFF à la fois un organe de défaisance et un gestionnaire d'infrastructure n'a pas montré son efficacité, comme a pu le souligner la Cour des comptes dès avril 2008 en évoquant une « réforme inachevée » et une « stratégie incertaine ». La dette n'a cessé d'augmenter : ainsi, elle s'élevait à 28,6 milliards d'euros fin 2011 et elle devrait atteindre, si l'on en croit l'évaluation réalisée lors des assises du ferroviaire, 61 milliards à l'horizon 2025. S'agissant de la gestion de l'infrastructure, les coûts d'interfaces et de transactions entre SNCF Infra et RFF sont aujourd'hui estimés entre 1 et 1,5 milliards d'euros, à comparer aux 2 milliards de budget de l'AFITF. Monsieur le ministre, chacun comprendra donc la nécessité et l'urgence d'aller dans le sens de vos propositions.

Madame et monsieur les ministres, je vous remercie donc de porter une nouvelle ambition pour le ferroviaire dans notre pays. Sans vouloir anticiper le débat à venir sur ce sujet, j'approuve dès à présent votre volonté de mettre fin à l'organisation fragmentée du secteur en créant un gestionnaire d'infrastructure unifié rattaché à la SNCF au sein d'un pôle public ferroviaire unifié.

Madame et monsieur les ministres, chacun a compris que nous étions face à un budget de transition. Vous tenez les engagements pris,...

**M. Jean-Marie Sermier.** Par le Grenelle?

**M. Olivier Faure, rapporteur spécial.** ...à savoir le financement des quatre lignes à grande vitesse, ainsi que des dernières tranches annuelles des contrats de projets 2007-2013 relatifs au volet transports et des contrats spécifiques à la modernisation du réseau de transports collectifs francilien. Vous poursuivez les investissements prévus dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire, ainsi que les efforts en vue du désendettement de RFF. Nous avons également compris que vous étiez toujours prêts à soutenir le projet du Grand Paris Express. Mais surtout, avec ce budget et en dépit de la réduction des crédits, vous avez la volonté d'entamer l'amélioration des transports du quotidien.

Madame et monsieur les ministres, je conclus en vous exprimant mon soutien pour ce qui doit être l'œuvre majeure de ce quinquennat en matière de transports, afin que nos concitoyens connaissent une amélioration sensible de la qualité du service en termes de confort, d'information, de régularité et d'amélioration des temps de trajet.

J'ai évoqué tout à l'heure l'augmentation du versement transport pour l'Île-de-France. Lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances, j'ai renoncé à défendre mon amendement relatif à l'augmentation de la taxe d'aménagement du territoire pour financer les investissements nécessaires aux trains d'équilibre du territoire qui maillent nos régions. Je souhaite que la réflexion puisse s'engager avec vous sur ce sujet, tant il apparaît logique de favoriser le report modal et tant il semble dérisoire de demander un effort à des sociétés d'autoroutes qui vivent sur une rente rapportant aux seules trois premières 1,3 milliard d'euros de bénéfices annuels.

J'achève mon propos en vous remerciant pour votre écoute et votre volonté de donner un sens à notre politique des transports. On imagine souvent que ce ministère est technique. Je crois au contraire que vous détenez entre vos mains des décisions politiques de premier ordre. Vous avez en charge une part de la réussite de ce Gouvernement. Par vos choix, vous donnerez une couleur au changement. Avec vous, je souhaite que cette couleur soit celle du renouveau de nos services publics. C'est ainsi que je conçois l'édification du nouveau modèle français auquel le Premier ministre nous a invités.

Mes chers collègues, je vous invite donc à adopter ce projet de budget qui constitue une nouvelle étape dans la politique des transports de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et RRDP.*)

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Merci!

**M. le président.** La parole est à Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques pour la pêche.

**Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques pour la pêche.** Monsieur le président, madame et monsieur les ministres, chers collègues, le projet de loi de finances pour 2013 prévoit, pour les crédits de l'action n° 6 « Gestion durable des pêches et de l'aquaculture », une baisse de 7 % des autorisations d'engagement et de 10 % des crédits de paiement.

S'inscrivant dans le contexte du redressement général des comptes publics, cette évolution s'explique par le retour à un budget désormais stabilisé après l'extinction des crédits alloués temporairement au titre du plan pour une pêche durable et responsable. Rapporté à la diminution progressive de notre flotte de pêche et à la baisse corrélative du nombre d'hommes et de femmes qui font vivre toute une filière, le niveau des crédits alloués – 52 millions d'euros – traduit néanmoins l'ambition certaine du Gouvernement pour l'économie maritime et, *de facto*, pour ses composantes essentielles que sont la pêche et l'aquaculture.

Mes chers collègues, qui êtes nombreux à être éloignés des côtes, je vous livre quelques données phares qui ne sauraient vous laisser indifférents à l'heure où l'adoption du budget de la pêche est sollicitée. La France a le deuxième domaine maritime du monde avec plus de 10 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive. Elle est le quatrième producteur européen de pêche avec 460 000 tonnes de poissons et crustacés débarqués annuellement dans nos ports et plus d'un milliard d'euros de chiffres d'affaires annuel grâce aux 7 300 navires et aux 22 000 marins, sans oublier les 70 000 emplois induits. Voici un bref aperçu de ce qu'est aujourd'hui encore la pêche française : une activité économique et humaine qui mérite tout le soutien de la représentation nationale. Ce soutien est indispensable à l'heure où se dessinent les nouveaux contours de la politique

commune de la pêche, conçue comme une sphère de régulation à laquelle la pêche française a déjà malheureusement versé un lourd tribut.

Au niveau national, notre marge de manœuvre budgétaire demeure certes limitée, car les crédits alloués au secteur de la pêche et de l'aquaculture doivent répondre aux objectifs européens de la PCP. Néanmoins, l'État produit indéniablement l'effort budgétaire nécessaire pour accompagner la pêche et l'aquaculture face aux défis environnementaux, sociaux et économiques à relever.

Ainsi, les mesures d'adaptation de la flotte aux ressources disponibles comme les plans de sortie de flotte, parfois malheureusement nécessaires, les mesures de modernisation et de sécurisation des navires, d'organisation de la production, de commercialisation et de valorisation des produits ainsi que les programmes de recherche et développement en lien avec les organismes scientifiques, sont poursuivies. De même, les 10 millions d'euros qui sont fléchés en direction des « contrats bleus » soulignent la volonté de l'État de maintenir son soutien aux structures collectives porteuses qui ont su développer, avec leurs pêcheurs adhérents, la pratique d'une pêche durable, responsable, et de qualité.

Par ailleurs, sans qu'il soit question de substitution aux engagements de l'État et à son action en faveur de la pêche, il convient de rappeler l'existence de France Filière Pêche, nouvelle structure interprofessionnelle à financement privé, à laquelle j'ai consacré un développement dans mon rapport, auquel je vous renvoie. Par le soutien à des actions ciblées en matière d'économies d'énergie, de préservation du milieu marin, de valorisation de la pêche fraîche, cette structure apporte sa pierre à l'amélioration de la compétitivité de toute une filière.

Mais l'avenir de la pêche française se joue en ce moment à Bruxelles. Dès votre prise de fonction, monsieur le ministre, vous vous êtes attelé à porter haut et fort les intérêts de la pêche française, avec les résultats positifs que l'on sait, montrant ainsi votre aptitude à conclure des compromis encourageants venant, fort heureusement, atténuer les propositions de la Commission européenne.

Défense des spécificités et de la diversité de la pêche française, lutte contre les concessions de pêche transférables, contre l'interdiction totale des rejets, contre l'atteinte du rendement maximal durable à l'horizon de 2015, réorientation du futur fonds européen de 6,5 milliards d'euros vers le soutien à la pêche et non à la reconversion exclusive des hommes et des territoires : voici quelques illustrations de vos faits d'armes, monsieur le ministre, de votre mobilisation dont les marins vous savent gré.

Parallèlement à votre mobilisation, la volonté de la représentation nationale, notre vision de ce que doit être la pêche de demain en métropole comme dans les zones ultramarines, et dans la pluralité de son exercice, doivent également s'exprimer auprès de l'Union européenne. C'est la raison pour laquelle, dans quelques semaines, un rapport parlementaire viendra traduire la position des députés français sur la réforme de la politique commune de la pêche qui verra le jour en 2014. Je vous invite donc, mes chers collègues, à apporter votre contribution afin qu'ensemble, et unis, nous défendions aux côtés du ministre les intérêts de la pêche française.

Pour ma part, moi qui suis issue d'un territoire, le Finistère, où la terre et les hommes sont empreints d'une forte identité maritime et sont intimement liés à la mer nourricière, d'un territoire qui apporte 25 % de la pêche fraîche nationale, j'attacherai du prix à ce que la pêche soit dotée d'un cadre européen soucieux de son avenir, de sa viabilité économique

comme de sa durabilité écologique, et qui n'élude pas sa dimension sociale. Je pense notamment à une harmonisation par le haut de la protection sociale des marins pêcheurs et de leurs conditions de travail à bord.

Au niveau national également, nous sommes invités à poser les conditions du renouvellement des hommes et de l'attractivité des métiers de la pêche. Lors de la première séance du Conseil supérieur des gens de mer – et je sais M. le ministre attentif à ses travaux –, j'ai pu mesurer l'ampleur des chantiers à mener pour faire évoluer le régime social des marins, que ce soit sur la question du classement catégoriel ou sur celle de la protection sociale des femmes-marines enceintes.

Dans l'attente de l'aboutissement de ce travail collectif, l'architecture gouvernementale renouvelée, qui place la pêche dans la sphère de l'écologie et du développement durable conformément aux aspirations européennes, nous conduit indéniablement à emprunter le chemin de la confiance.

Madame la ministre, monsieur le ministre, la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs à la pêche. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. David Habib, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques pour l'énergie.

**M. David Habib, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques pour l'énergie.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, mon collègue Marc Goua s'étant exprimé sur la ventilation des crédits du programme 174, je n'y reviendrai donc pas, me contentant de saluer, madame la ministre, votre politique ambitieuse en matière de qualité de l'air. Votre engagement déterminé nous conduira à proposer l'adoption de votre budget.

Les crédits du programme 174 reflètent peu la politique énergétique française conduite *via* des instruments extrabudgétaires. Aussi, ai-je, dans mon rapport, souhaité aborder deux questions : la compétitivité des entreprises au regard de l'énergie ; l'électricité de base et de pointe, question fondamentale à l'horizon de 2016.

S'agissant de la compétitivité, la France dispose d'un avantage réel, ancien et significatif, fruit des investissements passés de grands opérateurs, mais relevant également de la nature même de notre *mix* énergétique. Je ne rappellerai qu'un chiffre, celui du prix du mégawattheure qui est de 63 euros en France contre 103 euros en Europe. Ce prix stable permet aux industries électro-intensives de disposer d'une incontestable visibilité.

La nature de la composition du parc de la production électrique – nucléaire et thermique – a permis d'aboutir à ce résultat. Mais nous savons tous que nous devons évoluer.

Pour le prix du gaz, c'est la même chose. Il se situe aujourd'hui dans une situation médiane dans l'espace européen. Cette situation avantageuse risque fort de s'effriter. Les secteurs intensifs, la chimie, l'industrie agro-alimentaire, la sidérurgie, la papeterie-cartonnerie représentent les deux tiers de la consommation globale de l'électricité industrielle. Dans les années qui viennent, ces secteurs connaîtront des bouleversements, tant en matière de prix qu'en matière de concurrence.

Quelles sont les causes de ces difficultés ? S'agissant du gaz, ce sont les gaz de schiste. Aujourd'hui, le prix du gaz aux États-Unis est cinq fois moins cher qu'en France. C'est une réalité et l'on assiste à une réindustrialisation, notamment dans le domaine de la chimie aux États-Unis,...

**M. Jean-Paul Chanteguët**, *président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Six cent mille emplois !

**M. David Habib**. ...alors qu'en France et dans l'espace européen l'on se pose un certain nombre de questions.

**M. Jean-Marie Le Guen**. C'était la majorité précédente !

**M. Martial Saddier**. Vous êtes pour les gaz de schiste ? Quelle annonce !

**M. Jean-Marie Sermier**. Très bien !

**M. David Habib**. Il ne m'appartient pas de relancer un débat qui romprait avec un texte de loi ainsi qu'avec les engagements du Président de la République. En revanche, il est de ma responsabilité de dire que la réflexion économique sur l'énergie ne peut pas faire l'impasse sur la réalité américaine dans ce domaine...

**M. Martial Saddier**. Mais dites que vous êtes pour l'exploitation !

**M. David Habib**. ...ni sur ce que sera l'industrie européenne dans quelques années.

**M. Martial Saddier**. Où sont les écologistes ?

**M. David Habib**. Ce qui est vrai pour les gaz de schiste l'est également pour l'électricité. Nous subissons les conséquences d'un certain nombre de dispositions qui fragiliseront notre industrie, dispositions que nos collègues de droite ont approuvées au niveau européen. Ces dispositions, quelles sont-elles ?

Des tarifs réglementés qui n'existeront plus à partir de 2016 ; une remise en cause de fait des contrats à long terme ; des choix français qui diffèrent des choix allemands, tels le coût du transport ou le plafonnement de la contribution au service public de l'électricité.

La politique énergétique nécessite un pilotage public. Cela suppose que l'industrie énergétique soit au service de l'ensemble du territoire, les consommateurs, les ménages, mais aussi les industriels. Par le passé, nous avons hélas pu constater qu'il n'en était rien.

Ayant épuisé mon temps de parole, je n'ai pas pu aborder la question de l'électricité de base et de pointe, je veux tout de même dire que nous aurons à rompre avec ces logiques.

**M. Martial Saddier**. C'est énorme, ce que vous venez de dire ! Au secours, monsieur Baupin, faites quelque chose ! (*Sourires.*)

**M. David Habib**, *rapporteur pour avis*. Vous n'étiez sans doute pas présent, monsieur Saddier, lorsque vos collègues ont approuvé mon rapport, car il correspond à leur analyse !

Nous souhaitons donc, madame la ministre, l'adoption des crédits de votre budget et du programme 174. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président**. La parole est à M. Jean-Marie Le Guen, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

**M. Jean-Marie Le Guen**, *rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères*. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, je souhaite, madame la ministre, apporter le soutien de la commission des affaires étrangères à votre budget et à vos propositions.

Je vais tenter de rendre compte des débats qui ont eu lieu au sein de la commission, contribuant utilement à la réflexion sur notre politique et notre souveraineté énergétiques ainsi que sur ce que pourrait être une politique européenne en la matière. Nous avons conscience qu'une vision européenne viendrait renforcer nos intérêts nationaux et nous donnerait, à nous Français, mais aussi aux Européens, une capacité d'innovation et de rayonnement grâce à une politique énergétique dynamique.

Hélas, la situation de ce que l'on pourrait appeler l'Europe de l'énergie en est à un stade très peu avancé. Il y a bien ici ou là une politique de la direction générale de la concurrence, qui pousse à une logique de concurrence intensive sans apporter de réelles solutions aux problèmes auxquels nous sommes confrontés, tels que la souveraineté énergétique, le réchauffement climatique ou la décarbonification de notre industrie.

J'ai approuvé, madame la ministre, votre propos sur l'hydroélectrique. Nous n'avons pas, en effet, à nous soumettre à une vision pour le moins dépassée. L'énergie est un enjeu-clé, non seulement de notre retour à la compétitivité industrielle, mais également de la construction européenne.

C'est sur cette double question que nous voudrions vous entendre, madame la ministre. Comment allons-nous contribuer à relancer l'Europe de l'énergie, notamment dans le cadre de la relation franco-allemande ? Chacun a pu en effet constater que nos deux pays avaient des positions divergentes. Plutôt que de regretter ou de nous offusquer de ces divergences en matière de stratégie énergétique, il serait plus utile de mettre en commun notre recherche, nos techniques, nos investissements en matière de réseau afin de nous renforcer mutuellement, en y associant le cas échéant d'autres pays européens – mais autour d'une logique franco-allemande. Pouvez-vous, madame la ministre, préciser la dimension stratégique de votre action dans ce domaine ?

Pouvez-vous par ailleurs, suite aux annonces – que nous approuvons – du Président de la République, préciser ce qui a trait aux négociations annuelles sur le réchauffement climatique ? Il est en effet probable que l'Europe accueillera un sommet mondial, soit en 2014, soit, plus vraisemblablement, en 2015. Après l'échec de Copenhague, après la réussite somme toute modeste de Durban – nous verrons ce que donnera Doha –, nous ne pouvons que constater la nécessité de rebâtir une stratégie internationale de lutte contre le réchauffement climatique.

Il faudra partir des réalités, en tenant en compte des mauvaises nouvelles que j'ai déjà évoquées – les résultats des précédentes réunions internationales –, mais aussi des bonnes nouvelles, comme la réélection du président Obama qui devrait limiter – et seulement limiter – la dérive continentale entre l'Europe et l'Amérique sur les sujets énergétiques et sur le dossier du réchauffement climatique grâce à un certain rapprochement des points de vue.

Madame la ministre, j'aimerais aussi que vous nous disiez quelles sont les perspectives que vous vous fixez dans l'action de votre ministère pour mettre en œuvre cet engagement du président François Hollande, qui montre que le Gouvernement est en position offensive sur les questions de réchauffement climatique à la fois au plan national, au plan européen et au plan international. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président**. La parole est à M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour la protection de l'environnement et la prévention des risques.



**M. Jacques Krabal**, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour la protection de l'environnement et la prévention des risques. Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, ayant été désigné rapporteur pour avis de la commission du développement durable sur les programmes 181 « Prévention des risques » et 170 « Météorologie », je concentrerai mon propos et mes questions sur ces domaines en évoquant successivement la prévention des risques naturels, le risque technologique, la sûreté nucléaire et Météo France.

Madame la ministre, les images saisissantes des dommages causés par les pluies diluviennes suivies d'inondations qui ont récemment frappé nos concitoyens du Pas-de-Calais à Boulogne, à Montreuil-sur-Mer, ces véritables miroirs d'eau qui ont submergé les champs cultivés en maïs, en lin ou en pommes de terre, ces maisons et bâtiments agricoles souillés et dévastés nous ont naturellement tous heurtés. Mais, au-delà des dommages aux biens, il faut retenir que la France de 2012 est un pays où l'on meurt encore du fait des inondations. À La Garde, dans la banlieue de Toulon, deux étudiants sont décédés. En juin 2010, dans ce même département du Var, les inondations avaient déjà fait vingt-trois morts et deux disparus entre Draguignan et Fréjus.

En prenant vos fonctions, madame la ministre, vous avez trouvé sur votre bureau deux rapports parlementaires d'information sur les leçons tirées des inondations du Var et du Sud-Est de la France en 2012. Vous avez même eu un rapport de la Cour des comptes qui souligne que le système d'alerte aux populations s'est révélé peu efficace et que l'état des dispositifs de secours présente des carences. Depuis 2010, selon la Cour, les corrections apportées demeurent partielles. Je regrette donc, pour ma part, de ne pas avoir trouvé dans les actions du programme 181 des réponses démontrant que ces critiques avaient pu être entendues. La Cour pointe également du doigt les dangers d'une urbanisation massive et mal maîtrisée. Elle déplore ainsi que l'État ait, au fil du temps, souvent fait preuve de faiblesse face aux projets de construction dans des zones pourtant identifiées comme inondables. Sur tous ces points, j'aimerais connaître, madame la ministre, vos positions et vos analyses.

J'en viens à la sûreté nucléaire.

L'Autorité de sûreté nucléaire, à la fin du mandat de son président André-Claude Lacoste, un homme qui aura marqué cette institution par sa compétence et son indépendance d'esprit – vous lui avez rendu hommage lors des questions au Gouvernement il y a quelques jours –, a publié le 18 octobre 2012 un avis relatif au budget du contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection pour l'année 2013, qui reconnaît que ce budget « traduit les efforts faits par le Gouvernement pour maintenir les moyens propres de l'ASN dans un contexte budgétaire particulièrement contraint ». Il n'en reste pas moins que, selon ce même avis, « les moyens du contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection restent insuffisants au regard des enjeux prioritaires auxquels la France devra durablement faire face à la suite de l'accident de la centrale de Fukushima ».

Au seuil du débat sur la transition énergétique que le Gouvernement appelle de ses vœux, et alors que l'énergie nucléaire est appelée à conserver un rôle central dans le mix énergétique de notre pays – même si sa part va aller décroissant –, il me semble que ne pas affecter au contrôle de la sûreté nucléaire les moyens financiers et humains adéquats, c'est se rendre plus vulnérable à la survenue d'incidents qui causent toujours un trouble profond dans l'opinion publique.

Toujours en matière de sûreté nucléaire, j'aimerais évoquer la question du stockage des déchets radioactifs qui est d'actualité à un double titre.

En ce qui concerne l'aval de la filière, l'année 2013 sera celle du lancement du débat public sur l'ouverture d'un centre de stockage géologique profond à Bure, en Haute-Marne, des déchets à haute et moyenne activité à vie longue, avec la perspective d'une loi sur la réversibilité en 2015 et d'une ouverture effective du centre dans la décennie suivante.

Mais, au-delà de la questions déchets à haute et moyenne activité, se pose celle de la gestion des déchets à faible activité et à vie longue, pour laquelle une recherche de site est en cours. Pourriez-vous dresser un bilan de l'avancement de ce dossier, madame la ministre ? À quelle date et au terme de quelle concertation un site sera-t-il retenu ?

J'en termine, madame la ministre, par une brève question sur Météo France, dont j'ai eu le plaisir de rencontrer le président dans le cadre de mes fonctions de rapporteur.

La France peut, je crois, s'enorgueillir de disposer avec cet établissement public d'un institut de prévision et d'analyse de rang international. De plus, il va pouvoir accentuer son expertise grâce à l'achat, budgétisé, d'un supercalculateur.

Météo France est engagé depuis plusieurs années dans un processus de réorganisation et de simplification territoriales d'envergure aboutissant à un regroupement sur cinquante-cinq sites. Lors de votre audition devant la commission du développement durable de notre assemblée, madame la ministre, vous avez confirmé votre intention de ne pas aller au-delà dans la restructuration. Je m'en félicite.

Comme l'a dit le rapporteur spécial de la commission des finances tout à l'heure, il n'en reste pas moins que la position de Météo France est fragilisée par la généralisation de nouveaux médias s'appuyant sur un modèle économique fondé sur la gratuité et la publicité, d'une part, et l'apparition de nouveaux acteurs et de nouvelles offres multiservices sur le segment le plus rentable, d'autre part. J'aimerais avoir, madame la ministre, votre éclairage et vos réponses sur cette évolution.

Les crédits demandés au titre des programmes 170 et 181 s'inscrivent dans une certaine continuité, largement justifiée par le caractère structurel de nombreuses actions mises en œuvre. Il était naturellement nécessaire que j'évoque les sujets qui me semblaient appeler une attention ou une vigilance particulières. La commission du développement durable a néanmoins recommandé l'adoption de ces crédits et je vous invite à faire de même, car plus que jamais en ces temps difficiles, ainsi que l'écrivait Jean de La Fontaine dans la fable *Le Vieillard et ses enfants* : « Toute puissance est faible, / À moins que d'être unie. » (*Applaudissements sur les bancs des groupes RRDP et SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les transports aériens.

**M. Jacques Alain Bénisti**, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les transports aériens. Madame la ministre de l'écologie, monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, si je devais qualifier les crédits de l'aviation civile pour 2013, je dirais qu'ils sont dans la continuité de ceux présentés par la précédente majorité, pour laquelle la rigueur budgétaire était un impératif. Dans le contexte économique tendu que nous

connaissances, je donne acte au Gouvernement d'avoir présenté au Parlement un budget annexe qui préserve les actions les plus essentielles

À mon sens, si la discussion budgétaire est l'occasion d'analyser les politiques publiques, les questions qui concernent l'aviation civile sont extra budgétaires, notamment la rénovation de la politique de lutte contre les nuisances sonores et la planification aéroportuaire.

Notre collègue de la commission des finances, Jean-Claude Fruteau, a exposé en détail l'évolution des crédits de l'aviation civile. Je n'y reviendrai donc pas, sinon pour souligner qu'ils sont stables compte tenu de l'inflation. La logique qui s'applique au budget annexe est simple: le Gouvernement diminue les effectifs d'une centaine d'emplois administratifs et de gestion afin de stabiliser les dépenses de personnel. En contrepartie, il s'efforce de maintenir les postes techniques indispensables à la sécurité et au développement du contrôle du transport aérien.

J'appelle l'attention de notre assemblée sur la nécessité de préserver les investissements nécessaires à la sécurité et à la navigation aérienne. Le transport aérien, vous le savez, est un secteur qui assume ses dépenses d'infrastructures et de navigation. Les taxes qu'il acquitte ont pour objet d'assurer la fluidité du trafic et la sécurité dans les aéroports comme en vol. Aucun arbitrage budgétaire ne doit avoir pour effet de diminuer le niveau de sécurité dont bénéficient les usagers.

J'en viens aux préoccupations environnementales sur lesquelles notre commission du développement durable travaille régulièrement.

J'évoquerai en premier lieu les nuisances sonores subies par les riverains des zones aéroportuaires. Cette politique nécessite d'abord une sérieuse rénovation des vols de nuit, des trajectoires d'approche et des fonds de compensation applicables en région parisienne.

S'agissant des vols de nuit, nous disposons d'une autorité administrative, l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, l'ACNUSA, dont le rôle est d'aider nos concitoyens et les décideurs politiques en matière de nuisances sonores aéroportuaires. La question des vols de nuit est très sensible, comme vous le savez, monsieur le ministre. Aussi l'ACNUSA a-t-elle mis en place en 2011 un groupe de travail à la demande des élus et des associations de riverains. Nous attendons les conclusions de son rapport pour nous exprimer, espérant qu'il en résultera un consensus.

Le problème des vols de nuit concerne des millions de personnes: trois aéroports, Roissy, Marseille et Orly, enregistrent chaque année plus de 10 000 mouvements nocturnes; d'autres, comme Lyon et Nice, s'approchent de ce seuil. En raison d'une multiplication de dérogations, le nombre de vols de nuit augmente.

Pourtant, des solutions existent, vous le savez, monsieur le ministre. Un nouveau schéma d'approche ne prévoyant pas le survol des zones très urbanisées est actuellement dans les tiroirs du ministère. Il a été accepté par tous, notamment les sociétés de fret qui sont d'accord pour effectuer un léger détour, qui aurait une incidence de cinq minutes sur leur trajet.

J'aimerais aussi appeler votre attention, monsieur le ministre, sur le fait quelque peu étrange que l'ACNUSA a relevé: les vols de nuit ne sont pas comptabilisés de la même manière selon les plateformes aéroportuaires. Quelle est la raison de ces divergences statistiques? Le Gouvernement peut-il y mettre bon ordre au moyen d'une circulaire?

Deuxième point que je tiens à souligner s'agissant cette fois des trajectoires et des amendes pour non-respect de trajectoires: depuis 2008, une série de mesures a été prise pour relever les plafonds d'altitude et modifier les trajectoires d'approche pour minorer les nuisances au-dessus des zones très urbanisées. L'ACNUSA comme les associations de riverains ont constaté de nombreux manquements, mais elles aboutissent à des résultats différents de ceux établis par la direction générale de l'aviation civile. Qu'il y ait divergence entre administration et riverains, nous en avons l'habitude, mais que les aéroports, la DGAC et l'ACNUSA quantifient le phénomène différemment paraît plus surprenant. Je souligne ce point dans mon rapport pour avis, en espérant que le Gouvernement y mettra bon ordre.

J'en termine avec le bruit pour noter que les plans de gêne sonore et les plans d'exposition au bruit débouchent globalement sur de bons résultats, avec des insonorisations de logements en nette augmentation. En revanche, les deux fonds de compensation des nuisances sonores pour Roissy et pour Orly doivent sans nul doute être réformés.

Je terminerai mon intervention avec le problème des aéroports en zone très urbanisée. Nous n'avons plus de planification qui prenne en compte globalement les perspectives de trafic, les capacités aéroportuaires pour y faire face, la desserte par transports publics des plateformes depuis les villes, l'environnement, la coordination avec les autres modes de transports pour ne plus recourir à l'avion, le cas échéant.

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue.

**M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis.** Le Gouvernement n'est certes pas responsable de cette situation, mais cela ne le dispense pas de mettre en place les outils d'une planification aéroportuaire à long terme. Il peut certes avancer qu'il n'a pas les fonds pour bâtir une nouvelle plateforme aéroportuaire à Orly, qui coûterait environ 20 milliards d'euros. Mais il existe, vous le savez, monsieur le ministre, une alternative: le déplacement des pistes, qui coûterait nettement moins cher, résoudrait le problème des nuisances aéroportuaires pour l'ensemble de l'Île-de-France, à l'est et au sud de Paris.

**M. le président.** Merci, mon cher collègue.

**M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis.** Vous pourriez accepter de mener une étude à ce sujet. Je me porte d'ailleurs volontaire pour rédiger, avec un collègue tel que Jean-Pierre Blazy par exemple, un rapport sur la question.

Compte tenu de ces dysfonctionnements, je ne suis pas favorable à titre personnel aux crédits de l'aviation civile mais la commission du développement durable les a adoptés.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Pourquoi y être défavorable alors que vous avez dit qu'ils se situaient dans la continuité des choix de la majorité précédente?

**M. le président.** La parole est à Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les paysages, l'eau et la biodiversité.

**Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les paysages, l'eau et la biodiversité.** Monsieur le président, madame la ministre de l'écologie, monsieur le ministre des transports, chers collègues, j'ai eu l'honneur d'étudier au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire les crédits proposés pour les programmes 159 « Information géographique et cartographique » et 113 « Paysages, eau et biodiversité » de votre ministère.

Avec une quasi stabilité à 96 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, les crédits demandés permettront au ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie de remplir les missions qui sont les siennes en matière d'information géographique.

Concernant la préservation et la reconquête de la biodiversité, la baisse des crédits demandés est pour l'essentiel due à la reconfiguration du programme, faisant suite à l'intégration de la composante « Urbanisme » dans le programme 135.

Développer les synergies entre ces deux programmes permettrait cependant à l'action publique de gagner en efficacité. L'information géolocalisée, dont l'IGN reste le producteur et le diffuseur de référence, constitue en effet une dimension essentielle de la mise en place d'une politique réellement intégrée de préservation et de reconquête de la biodiversité. C'est notamment le cas pour les continuités écologiques, avec la « trame verte et bleue », et l'organisation de la lutte contre l'artificialisation des sols, que la conférence environnementale a érigée en objectif de premier rang. Cette synergie pourrait être orchestrée à la fois par le ministère de l'écologie et par le ministère de l'agriculture.

J'approuve par ailleurs le retour au premier plan de la préservation et de la reconquête de la biodiversité comme politique publique transversale, mise en œuvre par le ministère de l'écologie. Cette nouvelle orientation constitue une réaction de première importance face au recul inquiétant de la variété et de la diversité des espèces au niveau mondial.

Elle permettra en outre à la France de respecter ses engagements internationaux. Ayant participé en octobre 2010 à la conférence de Nagoya et adopté son protocole, notre pays s'est en effet donné pour cadre les objectifs du plan stratégique mondial pour la biodiversité 2011-2020.

Ce volontarisme s'exprimera aussi, sans nul doute, au sein de l'IPBES, plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques regroupant 92 États dont la France, dont la première réunion plénière aura lieu en janvier 2013 à Bonn.

Cette nouvelle orientation placera notre pays à la hauteur de la responsabilité particulière qui est la sienne dans le domaine de la préservation et de la reconquête de la biodiversité, tant en métropole qu'en outre-mer, dont les territoires hébergent une biodiversité exceptionnelle et d'importance mondiale. Celle-ci n'échappe cependant pas à la dégradation observée partout dans le monde.

Gageons que la prochaine loi-cadre sur la biodiversité, annoncée par le Gouvernement pour le premier trimestre 2013, permettra à notre pays de faire un autre pas important, notamment grâce à la création d'une agence nationale de la biodiversité, dont les missions, l'articulation avec les collectivités locales, les relations avec les établissements d'enseignement supérieur et de recherche feront l'objet d'une concertation dans le cadre de la préparation de la loi.

Les autres mesures figurant sur la feuille de route de la conférence environnementale compléteront utilement ce dispositif: mise en place d'un régime juridique d'accès aux ressources génétiques et de partage des avantages issus de leur utilisation en vue de la ratification du protocole de Nagoya; extension de l'observatoire du foncier agricole aux fonciers naturel et forestier afin de suivre l'efficacité des mesures prises pour lutter contre l'artificialisation des sols; création de protections localisées des ressources halieutiques et d'un comité national de la biodiversité; organisation de débats

locaux au niveau régional; enfin, création d'un groupe de concertation afin d'assurer la cohérence des lois « logement, urbanisme et ville » et « biodiversité ».

Avant de conclure, je souhaiterais, madame la ministre, vous adresser un vœu et un regret. J'émet tout d'abord le vœu que vous portiez attention à la situation dégradée des agents de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques: si elle se prolonge, cet établissement public risque de perdre toutes les compétences acquises, qui sont exceptionnelles. Je vous ai écrit à ce sujet, et souhaite qu'une suite soit donnée à ce courrier.

J'exprimerai également un regret: le budget que nous examinons ne comporte aucun signe...

**M. Jean-Marie Sermier.** Il n'y a rien dans ce budget!

**Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis.** ...d'un abandon des subventions néfastes à la biodiversité. Il s'agit pourtant d'un sujet important, et nous pouvons avancer dans ce domaine.

**M. Martial Saddier.** Elle a raison! C'est très grave!

**Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis.** Il serait temps de se pencher sur cette question si nous voulons réellement donner, grâce à toutes les mesures aujourd'hui prévues dans votre budget, une impulsion plus grande encore.

Pour toutes les raisons que j'ai exposées auparavant, j'ai proposé d'adopter ce budget, et la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire l'a adopté. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Denis Baupin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour la transition écologique.

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour la transition écologique.** Monsieur le président, madame la ministre de l'écologie, monsieur le ministre des transports, chers collègues, s'il me faut résumer mon avis sur les crédits du programme 174, que j'avais l'honneur d'examiner au nom de la commission du développement durable,...

**M. Martial Saddier.** Crédits adoptés de justesse!

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.** ...je dirais qu'il s'agit essentiellement d'un budget de transition. En disant cela, madame la ministre, je veux souligner d'emblée que nos plus fortes attentes portent sur le débat sur la transition énergétique qui aura lieu dans les prochains mois.

**M. Martial Saddier.** Ça en dit long!

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.** Si, par définition, ce débat ne pouvait se traduire dans le projet de loi de finances pour 2013, nos attentes seront en revanche très fortes pour le budget 2014. Elles l'étaient déjà lorsque j'ai rédigé mon avis; elles le sont plus encore après les annonces faites cette semaine, qui nous font craindre un report *sine die* de la fiscalité écologique.

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est la vérité!

**M. Martial Saddier.** Nous vous avons prévenus! Il fallait voter Sarkozy!

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.** J'en viens maintenant au programme 174.

L'action « Gestion économique et sociale de l'après-mines » assure les droits sociaux des mineurs mis en retraite de manière anticipée, et soutient la réindustrialisation des bassins miniers. Les crédits sont en réduction pour des raisons démographiques évidentes.

L'action dite « Politique de l'énergie » est marquée par la continuité – hélas ! Elle se limite pour l'instant à co-financer certaines agences pour charges de service public, mais je suis sûr qu'elle a vocation à l'avenir à jouer un rôle déterminant dans la transition énergétique.

L'action n° 5 concerne la lutte contre l'effet de serre et la qualité de l'air. Elle bénéficie cette année de l'inscription de 50 millions d'euros pour le dispositif bonus-malus automobile afin d'assurer l'équilibre du compte d'affectation spéciale. Comme vous le savez, ce dispositif a été renforcé, ce qui est positif, mais il ne prend toujours pas en compte l'émission des particules fines cancérigènes.

Au sein de cette action, 19,3 millions d'euros sont prévus pour les associations de surveillance de la qualité de l'air. Je tiens à souligner l'importance de leur travail : véritables thermomètres de la toxicité de l'air que nous respirons, ces associations sont dépositaires de missions de service public. Il est donc important de pérenniser leur financement.

Comme je vous le disais en introduction, ce budget apparaît comme un budget d'attente avant que ne se mette en place la stratégie de transition énergétique et écologique, grâce à des mesures législatives et fiscales qui orienteront notre société dans cette nouvelle voie.

**M. Martial Saddier.** En 2017 !

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.** Puisque ce programme a pour titre rien moins que la « transition écologique », permettez-moi de dire un mot de l'état d'esprit dans lequel j'ai écrit les propositions inscrites dans ce rapport et que je me permets de soumettre au débat.

La conférence environnementale a ouvert un processus qui se poursuivra en région et selon une feuille de route plaçant la transition énergétique au premier rang de ses objectifs. J'ai déjà indiqué, après avoir écouté le Président de la République lors de cette conférence, qu'il avait placé la barre de l'ambition au bon niveau.

Voilà pourquoi je parle d'attentes fortes. Tout comme le président de la commission du développement durable, M. Jean-Paul Chanteguet,...

**M. Martial Saddier.** Bravo ! Excellent, monsieur le président !

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.** ... je souhaite que le discours du 14 septembre constitue vraiment un discours fondateur, et que les chantiers essentiels, dont la fiscalité écologique, soient engagés dès maintenant et non reportés à 2016.

Cette transition est une nécessité pour des raisons au moins autant économiques qu'environnementales. Tout d'abord, la facture des énergies fossiles s'établit à 61 milliards d'euros, soit 3 % de notre PIB et 88 % de notre déficit commercial.

De plus, le poids de l'énergie sur le pouvoir d'achat de nos concitoyens ne cesse de croître : plus les prix et les consommations augmentent, plus la précarité énergétique s'étend.

Par ailleurs, le dérèglement climatique qui s'accélère nous place sur une pente dangereuse, et rend impensable, voire irresponsable, le recours supplémentaire à des énergies fossiles.

Enfin, si l'énergie nucléaire ne fait pas consensus entre nous, constatons au moins que la place hors norme et même unique au monde qu'elle occupe dans notre pays nous met dans une situation de très forte vulnérabilité, dans tous les sens du mot.

Il est donc crucial que notre pays passe des vieilles énergies – fossiles et fissiles – aux énergies nouvelles, porteuses de la prospérité et des emplois de demain. La première de ces énergies d'avenir repose évidemment sur la sobriété et la maîtrise de l'énergie, et je me réjouis de constater chaque jour un peu plus la progression de l'idée que nous devons penser « négawatts » plutôt que mégawatts.

Ajuster l'offre à nos véritables besoins, et non proposer une offre abondante qui génère d'importants coûts externes, induit un changement fondamental pour les producteurs et distributeurs. Plutôt que de vendre du kilowatt, ils devront gérer intelligemment les flux et favoriser les procédés économisant l'énergie.

Faisons de cette mutation une formidable opportunité économique : elle constitue un gisement majeur d'emplois qualifiés et une source de progrès technologiques dans des domaines où la France dispose de nombreuses entreprises leaders.

Comme les énergies renouvelables, qui sont par définition des énergies locales, les grands chantiers de maîtrise de l'énergie dans le bâtiment, les transports et les consommations électriques sont générateurs d'emplois locaux, et les filières concernées sont même souvent parmi les plus intensives en main d'oeuvre.

Miser sur la transition énergétique signifie donc faire le choix d'arrêter de dépenser des milliards d'euros pour importer des vieilles énergies afin de les investir localement. Cela signifie également financer nos entreprises et nos artisans, redynamiser nos territoires et créer des centaines de milliers d'emplois.

La transition énergétique constitue donc la voie royale du *made in France*, à tout le moins du *made in France* tourné vers l'avenir.

En procédant à de nombreuses auditions pour rédiger mon avis budgétaire, j'ai constaté qu'il existait un large consensus sur l'objectif de sobriété. Le monde économique y est favorable au moins autant que les associations environnementales. Il attend de l'État qu'il fixe un cadre législatif stable et des règles fiscales claires. Raison de plus pour ne pas reporter à 2016 la mise en place d'une fiscalité écologique.

La commission du développement durable a donné un avis favorable à l'adoption des crédits du programme 174, et j'engage l'Assemblée à faire de même.

Je souhaite toutefois rappeler nos très fortes attentes pour les prochains mois, afin que la France prenne toute sa place dans le grand virage industriel et énergétique d'avenir déjà engagé par de nombreux pays. (*Applaudissements sur les bancs des groupes écologiste, SRC et RRDP.*)

**M. Martial Saddier.** Et les gaz de schiste ?

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pauvros, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les transports terrestres et fluviaux.

**M. Martial Saddier.** Ah ! On va enfin avoir des trains pour la campagne ! Du moins, il faut l'espérer !

**M. Rémi Pauvros, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les transports terrestres et fluviaux.** Monsieur le président, madame

la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, je rapporte ici l'avis favorable de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire concernant le budget des transports routiers, ferroviaires et fluviaux.

Cet avis est favorable parce qu'il marque la reconnaissance d'un budget en légère progression, ce qui n'est pas rien dans le contexte actuel de difficultés rencontrées par le pays, nécessitant la mise en œuvre d'une politique de réduction des dépenses publiques.

Les crédits s'élèvent en effet à 7,4 milliards d'euros pour 2013 contre 8 milliards en 2012, ce qui constitue en réalité une préservation du budget dans la mesure où il comprend une diminution de la participation à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France de 300 millions d'euros ; ceux-ci seront compensés par l'« écotaxe poids lourds ».

L'année 2013 constituera à l'évidence une année de passage entre une gestion minimaliste des infrastructures routières, ferroviaires et fluviales, et la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de la mobilité.

L'objectif principal de ce budget est d'engager la mise à niveau du réseau, en visant de nombreuses infrastructures en difficulté. Les événements récents, en particulier sur le RER, témoignent de l'état du réseau. Je souhaite, monsieur le ministre, que nous puissions l'an prochain accéder à une information précise sur l'état de l'ensemble des réseaux RER, ferroviaire et routier, afin de connaître la réalité de la situation dont vous avez aujourd'hui la responsabilité.

En inscrivant la politique des transports au cœur de la relance économique, vous envoyez un message fort aux Français.

Le rapport Gallois rappelle combien la mobilité est une des clefs du développement économique, et surtout de la possibilité pour nos concitoyens d'accéder à l'emploi. Nous savons, par exemple, que 30 % des allocataires du RSA connaissent des difficultés de retour ou d'accès à l'emploi en raison d'un manque évident de mobilité.

Elle constitue également un enjeu majeur pour l'avenir de nos entreprises et de notre industrie, en particulier concernant le secteur automobile, dont nous mesurons bien les difficultés, et les entreprises du ferroviaire qui espèrent de nouvelles commandes.

A ce sujet, le développement des transports collectifs en site propre est un axe majeur de la politique de mobilité durable mise en œuvre par l'État en partenariat avec les collectivités territoriales. Le Gouvernement prend donc l'engagement de lancer en 2013 le troisième appel à projets, et monsieur le ministre nous a indiqué, lors de la réunion de notre commission, qu'il pourra être financé par des redéploiements budgétaires.

Avec ce budget, vous nous proposez d'atteindre trois objectifs. Le premier porte sur le respect de la réalisation des projets d'aménagement déjà engagés.

Le deuxième vise à mettre à niveau les grands outils de la mise en œuvre d'une politique globale de transports, en assurant la réorganisation des voies navigables, en créant un gestionnaire d'infrastructures avec RFF et la SNCF, et en assurant un financement pérenne et progressif de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

Le troisième, c'est d'ouvrir le grand chantier de la programmation des infrastructures, en redéfinissant, dans le cadre du SNIT, le Schéma national des infrastructures terrestres, les priorités qui doivent être celles d'une politique de transports

d'avenir maîtrisée. Il ne doit pas s'agir d'un document dont on peut reconnaître, sans polémiquer, qu'il avait plus une visée électorale que de réelle maîtrise de nos investissements.

Je veux saluer la cohérence de cette politique et vous dire, monsieur le ministre, que les membres de notre commission seront particulièrement attentifs tout au long de l'année 2013 pour l'accompagner avec force.

Le contexte de maîtrise des finances publiques est propice à une réflexion à mener avec tous les acteurs nationaux et locaux sur la définition d'une stratégie globale, ambitieuse et mobilisatrice pour la politique des transports. La révision du projet de SNIT, la réforme ferroviaire, le futur acte III de la décentralisation, la négociation du budget européen consacré aux transports pour la période 2014-2020, seront autant d'étapes pour le débat qui doit avoir lieu et auquel nous serons, mes chers collègues, pleinement associés.

**M. Martial Saddier.** Non, les députés du groupe UMP n'y sont pas associés !

**M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis.** Ce projet de budget fait un pas vers la préservation de notre environnement tout en favorisant l'innovation et la production de notre industrie automobile. C'est un signe politique fort porté vers l'avenir de notre environnement certes, mais qui permettra surtout de soutenir, dans les prochaines années, des projets d'envergure au service du transport et de la mobilité de nos administrés.

Les transports terrestres ont une importance toute particulière en ces temps où la lutte contre les inégalités entre les territoires composant notre République doit être notre priorité. Les territoires dits délaissés sont aussi les territoires isolés. À cet égard, permettez-moi de rappeler à M. Olivier Faure que, depuis le 15 janvier 1790, le mot province a été supprimé ici même et que l'on parle de départements et de régions. (*Applaudissements sur de nombreux bancs des groupes SRC et UMP.*)

Je souhaite m'arrêter un instant sur la problématique de l'avenir des trains d'équilibre du territoire, les TET. Je salue l'inscription de 45 millions supplémentaires en direction de ce moyen de transport alors que se pose la question du financement de leur déficit d'exploitation mais surtout de la rénovation du matériel. Ce dernier n'a pas été renouvelé depuis près de trente à trente-cinq ans. Ce sont au moins 3 milliards d'euros qui seront nécessaires pour mettre en place ce produit commercial à mi-chemin entre le TER et le TGV, qui doit être plus accessible en termes de tarification à une grande partie de notre population. Le système actuel revient à faire reposer le soutien financier aux TET sur les autres catégories d'activité ferroviaire. Nous pourrions envisager de déplacer le curseur pour accroître de manière significative la part du financement assurée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Concernant les financements qu'il faudra consacrer à long terme aux transports, une fois les priorités redéfinies, les autorités françaises devront absolument peser dans les négociations budgétaires européennes en cours, pour que l'enveloppe allouée aux réseaux de transport en 2014-2020 permette à des projets d'infrastructures français de bénéficier de façon plus significative de fonds européens. Elles doivent aussi utiliser pleinement les possibilités de financement que constituent les activités de la BEI et les tout nouveaux *Project Bonds*. En particulier, les financements européens seront cruciaux pour la réalisation du canal Seine-Nord-Europe, dont je tiens à souligner l'intérêt majeur.

Enfin, l'amélioration des véhicules propres, qui est aussi l'une des priorités de ce budget, doit être accompagnée d'une réflexion sur leur évolution, qu'il s'agisse des véhicules hybrides, thermiques, ou électriques, ou encore de l'impact du diesel sur l'environnement, la standardisation des prises électriques ou l'amélioration de la durée d'autonomie.

Voilà mes chers collègues, les grands chantiers que vous ouvrez pour l'année 2013, avec un budget solide, en progression, et qui laisse augurer la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de transports.

C'est pourquoi, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a émis, le 24 octobre dernier, un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs aux transports. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC, écologiste et RRDP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les politiques de développement durable.

**M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les politiques de développement durable.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, mes chers collègues, en tant que rapporteur pour avis de la commission du développement durable de notre Assemblée sur le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer », j'en soulignerai trois points essentiels.

Premièrement, doté de 2,5 milliards d'euros dans le projet de loi de finances pour 2013, ce programme connaît une nette baisse par rapport à 2012, puisque ses crédits baissent de 8,2 % en autorisations d'engagement et de 6,5 % en crédits de paiement.

Deuxièmement, ce programme représente à lui seul près de 30 % des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ».

Troisièmement, je rappelle que ces inscriptions budgétaires sont essentiellement des dépenses de personnels. En 2013, celles-ci représenteront 86,2 % du total des crédits de paiement du programme et celui-ci supportera 98,2 % des dépenses de titre 2 de l'ensemble de la mission « EDAD ».

Ces éléments de cadrage étant rappelés, l'examen de ce programme suscite plusieurs réflexions de ma part.

Madame la ministre, sous la xiii<sup>e</sup> législature, le rapporteur pour avis de la commission déplorait tous les ans le manque de lisibilité du programme 217, dont les contours ont successivement été qualifiés de mouvants, de mal équilibrés, de peu lisibles et les crédits d'éparpillés et hétérogènes.

Les Français ayant fait le choix de l'alternance, je m'attendais à ce que notre collègue Philippe Plisson vous interpelle. Quelle déception à la lecture des documents que vous nous avez adressés !

Pas moins de vingt actions au final, dont douze actions-miroir qui portent les moyens en personnels affectés aux autres programmes de votre ministère. Difficile de faire plus éclaté, plus confus, moins lisible.

Vous m'objecterez qu'il vous était difficile de changer une maquette budgétaire dans la nonchalance de l'été...

**Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.** J'allais vous le dire !

**M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis.** ...alors que personne au Gouvernement, à part vous-même, ne parle de transition écologique. Il me semble néanmoins essentiel que vous engagiez une réflexion approfondie sur l'architecture budgétaire de votre ministère.

Il doit être mis un terme aux incessantes rectifications de périmètre auxquelles l'année 2013 n'échappera pas du fait de la création d'un ministère de l'égalité des territoires et du logement partageant avec le vôtre un secrétariat général et un ensemble de services communs rendant les comparaisons d'une année sur l'autre quasiment impossibles.

Trois questions me viennent à l'esprit. La première porte sur les moyens de la Commission nationale du débat public.

Lors de son audition devant la commission, le président de la CNDP, Philippe Deslandes soulignait l'effet de ciseau auquel il est confronté entre des dotations qui tendent à se stabiliser – elles augmentent de 0,1 % l'année prochaine – et des attentes qui vont croissantes. Madame la ministre, quels moyens humains et financiers comptez-vous octroyer à cette institution et quelles sont vos réflexions sur son organisation et ses méthodes de travail futures ?

Ma deuxième question portera sur l'Agence de la biodiversité, dont la création est annoncée pour le début de l'année prochaine.

**M. Alain Gest.** Encore une !

**M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis.** Lors de votre audition devant la commission, vous nous aviez présenté cette future agence en des termes globalement imprécis. J'entends bien que vous renvoyez certaines questions de détails à la mission d'un préfigurateur, mais il me semble que, sauf à donner un sentiment fâcheux d'improvisation, vous ne pouvez ignorer les futurs contours budgétaires de cette nouvelle structure.

Financée, l'Agence le sera, je n'en doute pas un instant. Mais à quelle hauteur ? Avec des moyens financiers prélevés sur quels programmes et sur quels opérateurs ? Avec des moyens humains ponctionnés sur quelles actions ?

**M. Alain Gest.** Eh oui !

**M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis.** En tant que rapporteur d'un programme dont j'ai rappelé en préambule qu'il portait sur la quasi-totalité des dépenses de personnel de la mission « EDAD », j'aimerais que vous puissiez apporter à l'ensemble des parlementaires des réponses précises sur ces sujets.

**M. Alain Gest.** Ça ne va pas être facile !

**M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis.** Ma troisième question concernera le projet de loi sur la participation du public, qui complète le code de l'environnement par un chapitre consacré au Conseil national de la transition écologique. Ce conseil aura en charge le suivi du Grenelle et aura vocation à être consulté sur les projets de lois liés à l'environnement et à la biodiversité. Il aura donc à trouver sa place, au sein de votre ministère, aux côtés du Conseil général de l'environnement et du développement durable et, surtout, du Commissariat général au développement durable.

Laissant de côté la question d'un paysage administratif déjà passablement encombré, je me bornerai ici à poser quelques questions simples : comment envisagez-vous l'articulation des compétences entre le futur CNTE et le CGDD ? De quels moyens humains et financiers ce Conseil sera-t-il doté ? Ceux-

ci seront-ils nouveaux ou issus de la réaffectation de ceux existants, et, si oui, quels seront précisément les actions et les programmes contributeurs ?

En conclusion, madame la ministre, les crédits inscrits au titre du programme 217 souffrent d'un manque général de lisibilité et de cohérence que je ne peux que regretter profondément. Je vous redis donc ici le souhait qu'une réflexion approfondie soit conduite pour améliorer la lisibilité d'un programme éparpillé, soutenu par une information budgétaire qui n'est ni toujours claire, ni toujours complète.

Le rapporteur ayant appelé à la sagesse de la commission, la commission du développement durable a estimé devoir recommander l'adoption de ces crédits.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les affaires maritimes.

**M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les affaires maritimes.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai l'honneur de rapporter devant vous un budget particulièrement stratégique et intéressant, celui des affaires maritimes.

Je ne m'étendrai pas sur les programmes 205 « Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture » et 203 « Infrastructures et services de transports », les écarts en termes budgétaires entre 2011, 2012 et 2013 n'étant pas assez significatifs et ne traduisant pas une inflexion d'évolution particulière. Je préfère profiter de cette intervention pour m'intéresser à la situation et aux enjeux de compétitivité des ports français.

Nos grands ports maritimes constituent un atout économique majeur puisque nous avons l'avantage d'avoir des côtes au nord, à l'ouest et au sud et d'être à la porte d'une zone européenne qui est l'une des plus grandes du monde en termes d'importation et d'exportation. Voilà pourquoi on ne peut pas ne pas prendre en compte cet avantage compétitif essentiel de la France et ne pas avoir une ambition pour nos ports à la hauteur de leur contribution à notre compétitivité compte tenu de l'évolution croissante du commerce international.

La tradition, l'héritage français en matière portuaire, de commerce international nous permettent encore d'avoir des leaders mondiaux dans un domaine aussi stratégique que celui du transport maritime. J'en veux pour preuve la prise de participation du Fonds stratégique d'investissement dans CMA CGM il y a quelques semaines.

La réforme de 2008 sur les ports a permis aux grands ports français de se concentrer sur leurs deux métiers principaux que sont le développement de leur activité commerciale, afin d'accroître leur zone d'influence, et l'optimisation des espaces à aménager.

En commission, lorsque nous avons auditionné les directeurs de ports, les chiffres qui nous ont été communiqués ont donné lieu à deux motifs d'inquiétude.

Le premier concerne la baisse de parts de marché de nos grands ports maritimes au niveau européen. En effet, l'activité conteneur des sept grands ports français a diminué de 2,7 % en cinq ans, tandis que celle des dix-sept grands ports européens a augmenté de 2,5 %. Et vous savez à quel point le transport maritime en conteneurs est en expansion au plan international. On ne peut donc que s'alarmer d'un tel écart.

Le deuxième motif d'alerte porte sur l'incapacité de nos ports à dégager des marges d'autofinancement. Aujourd'hui, les ports ont des excédents bruts d'exploitation inquiétants, ce qui les prive de l'autofinancement auquel ils pourraient aspirer pour réaliser des investissements leur permettant de s'adapter à l'hyperconcurrence européenne dans les domaines du fret et du transport de conteneurs. Le financement, la capacité, le modèle économique de nos grands ports maritimes français après les bénéfices de la réforme portuaire de 2008 et la manière dont seront orientés les investissements pour éviter le décalage croissant entre les performances des ports européens et celles des ports français, tout cela représente un véritable sujet.

Cette situation doit progresser. Je serai synthétique et vous suggérerai, en conséquence, monsieur le ministre, quatre priorités.

Je vous appelle, première priorité, à être attentif à la nature et au financement des investissements dont ont besoin les ports français. Ceux-ci doivent investir que ce soit en s'appuyant sur le modèle même de l'économie des ports, que ce soit avec l'aide de l'État, ou dans le cadre des contrats de plan État-régions à venir.

Deuxième priorité : l'accès à l'*hinterland*. On sait que ces ports n'ont d'avenir que si on facilite l'accès à leur marché, à leur *hinterland*. Or tous les responsables de port s'en inquiètent.

La troisième priorité porte sur la bonne coordination entre le phénomène métropolitain que le Premier ministre, par exemple, aspire à mettre en place à Marseille et les ports. Il y a certainement, là, un sujet de bonne gouvernance et de meilleure coordination.

Enfin, je terminerai mon propos, en traitant d'un sujet un peu à part, mais qui entre dans la trajectoire de compétitivité, il s'agit de la réforme de l'École nationale supérieure maritime, réforme qui, bien que datant de 2010, est encore hésitante. Il reste toute une série d'arbitrages à opérer. J'espère que vous le ferez dans les mois à venir pour doter la France d'un établissement supérieur maritime digne des défis que nous devons relever notamment dans le domaine des nécessaires infrastructures et du transport maritime.

La commission a donné un avis favorable à ce budget. J'étais, pour ma part, réservé dans la mesure où il n'y avait d'inflexion ni pour ni contre. C'est, comme beaucoup l'ont rappelé dans d'autres cas, un budget de transition. J'appelle néanmoins le Gouvernement à prendre conscience des enjeux de la France dans le domaine de la compétitivité des ports français.

**M. Bertrand Pancher et M. Alain Gest.** Très bien !

**M. le président.** Nous en venons aux orateurs inscrits.

La parole est à M. Bertrand Pancher.

**M. Bertrand Pancher.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, une politique dans n'importe quel domaine, c'est la réunion d'objectifs et de moyens. Des moyens sans objectifs, c'est la reconduction d'actions passées, ce qui peut parfois se concevoir ; des objectifs sans moyens, c'est tromper l'opinion publique ou renoncer à certaines actions dont il convient évidemment de dresser la liste.

Vous et les membres de votre coalition avez affiché de grandes ambitions sur le plan environnemental, voici moins d'un an, lors de la campagne présidentielle. Nous savons tous ce qu'est parfois un programme électoral... Je ne m'y attarderai pas, cela pourrait d'ailleurs être cruel, et me contenterai

de revenir sur les objectifs que vous vous êtes fixés récemment en arrivant au pouvoir. Ces derniers étaient évidemment attendus.

Je me suis rendu, comme vous le savez, à la conférence environnementale. Lors de cette rencontre une feuille de route était attendue pour ces cinq prochaines années. Nous nous y sommes exprimés, il manquait certains acteurs, les salles étaient exigües, ce ne fut souvent, par manque de temps, que des successions d'interventions, mais cette rencontre méritait d'être organisée. Les participants ayant à peine achevé d'exprimer leurs positions, le Président de la République arrive, les oreilles se tendent, il nous dit « Je vous ai compris » (*Rires sur les bancs du groupe UMP*) et annonce ce que je qualifierai « de lourd » de très très lourd même : mettre aux normes énergétiques un million de logements neufs et anciens, dont 500 000 anciens. Le porte-parole de France nature environnement a déclaré qu'à peine 100 000 étaient rénovés actuellement et qu'il s'agissait d'un engagement exceptionnel, mais difficilement tenable, considérant qu'il faudrait dépasser le chiffre de 340 000 logements neufs construits actuellement pour arriver aux 500 000 mentionnés. Comme si cette annonce spectaculaire ne suffisait pas, le même Président confirme le passage de 75 % à 50 % d'électricité nucléaire en 2025 et annonce un vaste plan de développement des énergies éoliennes, ce qui est son corollaire. L'ancienne majorité s'était fixé 23 % d'énergie renouvelable en 2020 et a rencontré des difficultés pour tenir certaines trajectoires, plus d'ailleurs dans la partie chaleur que dans la partie électricité, et vous voulez faire beaucoup plus ! Le même Président annonce la création d'une grande agence de la biodiversité, c'est courageux, et il affirme l'arrivée de nouvelles fiscalités écologiques dont nous avons tous compris qu'elles s'ajoutaient à la taxe sur les transactions financières lancée par l'ancienne majorité, afin de financer toutes ces actions très ambitieuses. « N'en jetez plus la coupe est pleine » ! Nous n'avons pas eu l'impudence de relever que tous les domaines n'étaient pas traités et que, notamment, celui des transports, avait été oublié dans les déclarations présidentielles, c'est pourtant le deuxième axe prioritaire dans la transition énergétique.

**M. Alain Gest.** Absolument !

**M. Bertrand Pancher.** Je ne sais pas si le président Chanteguet a fait son rapport à Martine Aubry à l'issue de cette conférence ou si Martial Saddier a appelé Jean François Coppé, mais lorsque j'ai eu Jean Louis Borloo au téléphone, je me souviens bien lui avoir dit « il y a des oublis fâcheux, mais tout de même des annonces très fortes ». C'est sans doute là où l'on reconnaît l'homme politique très expérimenté, car sa réponse a été, et je m'en souviens aussi très bien : « Combien mettent-ils ? »

Rien de précis n'étant annoncé dans ce domaine, pourtant crucial, celui du financement de ces mesures, le nerf de la guerre, un certain nombre d'entre nous a pensé que cela allait forcément arriver. Vous nous aviez surpris par l'audace de vos objectifs, malins comme vous êtes, vous alliez forcément nous étonner par la hauteur des ressources mobilisées au profit de ces objectifs : financements traditionnels, innovants, non conventionnels, nouvelles procédures ! Vous alliez forcément nous régaler !

Alors, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, nous avons fait notre travail d'élus de l'opposition. Nous avons guetté l'arrivée de ces moyens afin de les analyser, voire de mettre le doigt sur des imperfections. J'ai commencé à penser que le joker viendrait de l'Union européenne, ce qui n'aurait pas été incohérent, compte tenu d'autres déclarations de François Hollande lors de la campagne présidentielle, mais

aussi de l'urgence de soutenir la croissance par les investissements nouveaux. Nous n'avons absolument rien vu venir dans ce domaine. Je me suis dit tant pis : les moyens vont forcément venir d'ailleurs. J'ai cru, un moment, que vous aviez trouvé la pierre philosophale dans la proposition de loi Brottes le « bonus-malus énergétique » tendant à faire évoluer la contribution « service public de l'électricité » pour aider les propriétaires de passoire thermique à rénover leur logement. Cela aurait pu être une piste de recherche de nouveaux financements.

**M. Antoine Herth.** C'est raté !

**M. Bertrand Pancher.** Mauvaise pioche : on va, au contraire, installer les plus pauvres dans la précarité énergétique. La semaine dernière, j'ai crié « Euréka ! » Le Premier ministre nous annonce, enfin, une nouvelle fiscalité écologique pour 3 milliards d'euros. Problème : elle ne verra le jour qu'en... 2016 ! Au-delà de nos doutes certains sur une réforme ambitieuse l'année précédant la prochaine élection présidentielle et des raisons qui poussent le Gouvernement à réfléchir trois ans..., cette somme, pas très ambitieuse d'ailleurs, ne répond qu'à une logique économique puisqu'elle est annoncée pour financer le pacte national pour la croissance et l'emploi et ne semble pas prévue pour soutenir les investissements environnementaux.

Alors, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, j'ai cherché ailleurs et j'ai regardé les mesures sectorielles. Comme vous avez promis, lors de la conférence environnementale, des mesures d'urgence pour aider, par exemple, la filière photovoltaïque, qui a perdu pas moins de 10 000 emplois, j'ai imaginé que vous alliez garantir des tarifs de rachat et relancer d'ambitieux appels d'offres. Vous en aviez le temps ! J'ai interrogé les responsables de cette filière : ils n'ont toujours rien vu venir... Vous aviez promis de revoir à la hausse le tarif de rachat de l'énergie pour les petites puissances photovoltaïques... : rien non plus de ce côté-là ! Et, pour couronner le tout, vous décidez de baisser le tarif d'achat des centrales solaires d'une puissance maximum de douze mégawatts, soit de 20 %. Ceci, comme cela devient une habitude, sans concertation ! Autant dire que vous décidez de mettre fin aux projets de grande puissance...

Je me suis dit ces dernières semaines « il y a forcément un truc ! » Ils n'ont pas de livre de magie à la maison, mais ils vont nous sortir quelque chose d'énorme ! Pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple ? J'ai cru avoir trouvé enfin « La Solution » et j'ai pensé que nous allions tout simplement trouver vos financements nouveaux dans vos budgets ! J'ai regardé le budget du logement : comment allez-vous financer vos mesures en réduisant de moitié le crédit d'impôt « développement durable » ? Quel choc ! J'ai travaillé sur votre budget, celui du ministère de l'écologie. J'aurais dû, une nouvelle fois, me méfier, en raison des critiques virulentes et courageuses de l'action environnementale du Gouvernement de la part du président de la commission du développement durable lui-même. Je le cite : « Aujourd'hui, personne au Gouvernement, à part Delphine Batho... » – qu'il ménage ! – « ...ne parle de transition écologique, d'excellence environnementale, de nouveau modèle de développement. Tout se résume à l'objectif de réduction du déficit budgétaire et aux moyens de l'atteindre. On oppose la compétitivité à l'environnement. On est dans la plus grande frilosité. » Tout était dit ! Je salue son courage et sa lucidité.

Je crois toujours en l'intérêt de vos engagements, mais ce soir en discutant de votre budget, je jette l'éponge !

**M. Denis Baupin,** rapporteur pour avis. Enfin !



**M. Bertrand Pancher.** Rien ne permet, une seule seconde, de croire que vous aboutirez aux objectifs que vous vous êtes fixés ! Je pense même que, dans certains domaines, nous assisterons à une régression certaine par rapport à ceux que nous nous étions nous-mêmes fixés.

**M. Antoine Herth.** Le soleil se couche sur le photovoltaïque !

**M. Bertrand Pancher.** La traduction concrète de l'abandon du Gouvernement en matière d'environnement, c'est votre projet de budget pour 2013 qui enregistre une baisse de 4,5 %. Je rappelle qu'en 2012, les crédits de la mission « Écologie » s'élevaient à 9,82 milliards d'euros en crédits de paiement. Ils sont ramenés à 8,38 milliards d'euros pour 2013. C'est du jamais vu ! Madame la ministre, je ne sais pas si vous avez été officier de réserve, mais je sais que vous allez monter à la tribune et que vous allez allumer un contre-feu et nous affirmer que tout est de la faute de la précédente majorité,...

**Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.** Si vous le dites vous-même !

**M. Bertrand Pancher.** ...comme vous l'avez déjà fait en commission. Je vous en conjure, cessez de vous tourner vers le passé !

**M. Jean-Yves Caullet.** C'est vrai qu'il n'est pas beau à voir le passé !

**M. Bertrand Pancher.** Pas vous, pas cela, madame la ministre ! C'est vous qui êtes maintenant au pouvoir, c'est vous qui fixez de nouveaux objectifs, c'est à vous de nous éclairer sur vos arbitrages budgétaires pour l'avenir. Ce petit jeu de l'« héritage » ne va pas durer tout le quinquennat et d'ailleurs personne n'est dupe ! Regardez les sondages ! Comment poursuivre au moins les actions en cours ? Pour commencer, le programme 217, celui de la logistique et des moyens qui porte plus de 80 % de la masse salariale du ministère, baisse de 8,2 %. Ce choix traduit l'équation impossible que doit résoudre le Président de la République dans sa gestion des agents publics. Et, dans la suite logique de ce que j'évoquais précédemment, le ministère de l'écologie fait partie des sacrifiés !

Autre point : votre budget ne prévoit aucun financement pour la future Agence nationale de la biodiversité pourtant annoncée lors de la conférence environnementale. Quel est le calendrier de sa mise en place ? Qui va payer ? S'agissant du financement de l'ADEME, il faut passer les moyens octroyés à cette agence de 200 à 400 millions d'euros pour porter le fond chaleur à la hauteur des enjeux et financer, entre autres, les unités de méthanisation, de cogénération. Rien n'est prévu pour augmenter cette enveloppe, c'est pourtant la moitié de nos objectifs précédents en matière d'énergie renouvelables.

Enfin, l'étude Séralini a été remise en cause par nos grandes agences d'experts. Parmi celles-ci, l'Anses voit sa dotation diminuer de 3 %. Et pourtant ! Les agences d'expertise ne produisent pas elles-mêmes leurs propres études. Lors d'une dernière rencontre, on nous a indiqué un manque cruel de moyens. Ces agences – Anses et HCB, entre autres – rappellent l'importance de mener des études de fond. Ceci est tout autant valable pour les OGM que pour des sujets essentiels tels que les nanotechnologies et le bisphénol A. De telles études sont indispensables.

Vous êtes, madame la ministre, à la tête d'un ministère qui doit être le fer de lance de cette révolution économique. Nous appelons de nos vœux un nouveau développement qui conciliera l'homme, la nature et le progrès scientifique. Nous pensons que la France a un grand rôle à jouer. Elle doit se projeter dans l'avenir. Elle a également le devoir d'entraîner

l'Europe, laquelle peut entraîner le monde. Malheureusement, le périmètre amaigri de votre ministère, la baisse drastique des crédits de votre budget, le manque de soutien et de dispositifs innovants venant en appui de ces objectifs nous conduiront à voter contre les crédits consacrés à l'écologie, au développement et à l'aménagement durables. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Laurence Abeille.

**Mme Laurence Abeille.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous vous en doutez, cette mission revêt un intérêt tout particulier pour les députés écologistes. Mes collègues ont pu exprimer, notamment lors de l'examen de la première partie de ce budget, l'appréciation globale que les écologistes portent sur cette première loi de finances de la législature.

Nous approuvons la réforme fiscale ambitieuse et la progressivité retrouvée de notre imposition, mais ce budget amorcette-t-il la nécessaire transition écologique et énergétique de notre société ? Non ! Et, bien que les grandes lignes budgétaires aient été arrêtées avant la conférence environnementale de septembre et avant le grand débat sur la transition énergétique qui devrait avoir lieu dans les prochaines semaines, nous aurions voulu que ce budget pour 2013 donne des signes forts de l'engagement de notre majorité vers la transition écologique.

**M. Jean-Marie Sermier.** Ce n'est pas le cas !

**Mme Laurence Abeille.** Je voudrais rappeler que l'écologie porte une vision économique de la société et ce n'est pas parce que cette vision intègre le temps long et les conséquences de nos décisions pour demain et après-demain que nous ne devons pas agir pour transformer la société, ici et maintenant.

**M. Martial Saddier.** Plus que quatre ans !

**Mme Laurence Abeille.** C'est en considérant l'impact à long terme de nos décisions, aujourd'hui, que les écologistes s'inquiètent d'une baisse trop brutale des dépenses publiques : réduction du déficit à court terme, effets néfastes sur l'éducation, l'investissement ou la recherche et développement à moyen et long terme.

C'est également la raison pour laquelle les écologistes demandent ardemment un plan ambitieux de transition énergétique, qui peut représenter une dépense à court terme, mais qui rapportera énormément en termes de compétitivité et de redressement industriel à moyen et à long terme.

**M. Martial Saddier.** Ce n'est pas le chemin qui est prévu !

**Mme Laurence Abeille.** C'est la raison pour laquelle les écologistes refusent l'exploitation des hydrocarbures de schiste : bénéfiques à court terme, mais catastrophe climatique et environnementale à moyen et long terme. Ne remplaçons pas le pic pétrolier actuel par un « pic schisteux » dans quelques années. Les énergies renouvelables sont le seul choix possible, puisque n'est prévu aucun pic solaire ou pic géothermique.

L'écologie ne se résume pas à l'environnement, c'est au contraire une réflexion politique et économique globale fondée entre autres sur la finitude de la planète et la raréfaction des ressources naturelles.

Nous sommes à un tournant, à un moment charnière. Le mot crise est sans cesse employé, crise économique, crise budgétaire, crise écologique, crise sociale, crise démocratique, crise énergétique, bref une crise profonde de notre modèle de développement. Ces crises, nous ne parvenons pas à les résoudre, tant il est difficile de prendre de la hauteur de

vue et de sortir de l'urgence et du court terme qui commandent tout. Dans quelques années, lorsque nous analyserons cette période avec suffisamment de recul, nous pourrions constater la pertinence ou non de nos choix actuels.

La solution aux difficultés que nous connaissons passe par la nécessaire transformation du modèle dans lequel le monde évolue depuis des décennies, un modèle productiviste, court-termiste et carboné. Ce modèle n'est pas durable, mais nous n'arrivons pas à en sortir, ou timidement, fébrilement, et toujours trop peu.

Je fais mienne cette réflexion de Keynes, selon laquelle « la difficulté n'est pas de comprendre les idées nouvelles, elle est d'échapper aux idées anciennes qui ont poussé leurs ramifications dans tous les recoins de l'esprit des personnes ayant reçu la même formation que la plupart d'entre nous ».

Alors, oui, tout le monde comprend la nécessité d'aller vers la transition écologique, de trouver un mode de développement plus durable et soucieux des générations futures, mais les idées anciennes étouffent les solutions. Notre responsabilité commune est d'engager aujourd'hui les réformes et d'abandonner cette pensée unique fondée sur la croissance productiviste, croissance dont on attend le retour depuis quarante ans et dont il faut avoir l'honnêteté de dire qu'elle ne reviendra pas dans sa conception actuelle, fondée sur un modèle dépassé. Il faut s'extraire de cette logique de cycles économiques suivie tête baissée, qui laisse croire que la croissance est au coin de la rue. C'est cette logique de cycles qui nous pousse aujourd'hui à faire preuve d'une rigueur budgétaire laissant espérer demain des jours meilleurs. L'idée selon laquelle, après l'effort, vient le réconfort est tentante, mais peut-on encore y croire ?

Nous devons, ici et maintenant, construire le développement durable, non pas la croissance sur laquelle spéculent les marchés financiers, mais celle qui doit permettre à nos concitoyens de vivre mieux dans un environnement sain et préservé pour les générations futures.

Nous sommes à un moment charnière, le Gouvernement et les parlementaires de gauche et écologistes, ensemble, doivent engager la transition.

Le budget que nous examinons n'amorce pourtant pas la nécessaire mutation de notre modèle de développement. Il n'emprunte pas cette vision de long terme défendue par les écologistes. Il est vrai que mettre en œuvre la transition écologique en actes budgétaires est une tâche difficile.

Dans ce cadre budgétaire, nous nous inquiétons de la baisse des crédits du ministère de l'écologie, qui n'a pas été retenu comme ministère prioritaire,...

**Plusieurs députés du groupe UMP.** Votez contre ce budget !

**Mme Laurence Abeille.** ...et nous regrettons qu'aucun signe n'ait été donné dans ce budget sur l'écologie, notamment pour réduire les niches fiscales anti-écologiques.

**M. Martial Saddier.** C'est une catastrophe !

**Mme Laurence Abeille.** Pourquoi, en cette période de réduction des déficits, continue-t-on à encourager fiscalement le diesel, le kérosène, les agrocarburants,...

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.** Bonne question !

**Mme Laurence Abeille.** ...tout en finançant dans le même temps le transport ferroviaire, les économies d'énergie ou les énergies renouvelables ? C'est budgétairement curieux pour le moins, et la Cour des comptes l'a pointé du doigt. Les dépenses fiscales défavorables à l'environnement ont été

chiffrées à près de 20 milliards d'euros, une manne importante qui permettrait d'amorcer une réelle transition écologique.

Les écologistes s'inquiètent encore plus des annonces récentes de repousser la fiscalité écologique à 2016, c'est-à-dire à jamais.

**M. Martial Saddier.** Elle l'a dit !

**Mme Laurence Abeille.** Les mesures ambitieuses annoncées lors de la conférence environnementale ne figurent pas dans ce budget, et je le regrette. Je pense notamment à l'agence pour la biodiversité.

Le groupe écologiste approuvera ce budget (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*),...

**M. Jean-Marie Sermier.** Quel manque de cohérence !

**Mme Laurence Abeille.** ...mais, vous l'avez compris, attend surtout avec impatience la suite. Si le budget pour 2013 est un budget de justice fiscale, et nous nous en félicitons, le budget pour 2014 doit impérativement être celui de la transition écologique.

Nous comptons sur vous, madame la ministre de l'écologie, pour engager cette transition. Vous nous avez dit votre détermination, vos engagements. Nous vous en remercions et sommes à vos côtés pour faire vivre le débat et préparer la « révolution écologique ». (*Applaudissements sur les bancs des groupes écologiste et SRC.*)

**M. Alain Gest.** Elle n'est pas pour demain !

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Krabal.

**M. Jacques Krabal.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre délégué, mes chers collègues, la mission « Écologie, développement et aménagement durables » revêt une importance cruciale au vu des enjeux environnementaux auxquels nous sommes confrontés. Il est bien évident que l'échelle du temps des cycles économiques ne correspond pas à celle de l'environnement. Cela nous oblige à soutenir notre politique environnementale, quel que soit l'état de nos finances publiques.

Il est cependant normal que ce ministère prenne sa part dans la maîtrise des dépenses publiques et le redressement de nos finances.

**M. Martial Saddier.** C'est plus que sa part !

**M. Jacques Krabal.** Faut-il rappeler que nous avons hérité d'un État en faillite ? (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

**M. Alain Gest.** Voilà l'argument massue !

**M. Jacques Krabal.** Ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'ancien Premier ministre. Je sais que cela vous déplaît, mais ce sont des vérités.

Ce budget a pour objectif de conjuguer au mieux à la fois une réduction des dépenses et le financement de politiques prioritaires. Évidemment, les moyens attribués à certaines dépenses peuvent paraître insuffisants, mais les évolutions budgétaires différenciées que vous proposez dans ce projet, madame la ministre, constituent la meilleure stratégie possible.

Plusieurs priorités sont ainsi mises en avant, en cohérence avec les conclusions de la conférence environnementale de la rentrée.

Le groupe RRDP se réjouit que la transition énergétique soit l'une de ces priorités. Le présent budget ne présente que très partiellement l'effort qui devra être engagé dès 2013. Le débat sur la transition énergétique et la loi de programmation qui en résultera permettront de détailler les mesures à prendre, et nous y serons attentifs, mais, d'ores et déjà, le soutien à la filière photovoltaïque et l'appui à la rénovation thermique nous semblent cruciaux.

On le sait, un grand nombre de filières des énergies renouvelables sont durement touchées par la crise économique. L'action de l'État, conjuguée à celle des collectivités locales, est donc nécessaire pour le développement de projets solaires, éoliens ou bien encore de méthanisation. Cette action passe par la simplification des contraintes administratives et l'ouverture à l'ensemble des acteurs, je pense à toutes les exploitations agricoles, de la plus petite à la plus grande, qui peuvent être l'un des moteurs de la transition énergétique.

Je me permets de rappeler ici l'engagement du Président de la République lors de la Conférence environnementale d'arrêter l'exploitation et les recherches d'huile et gaz de schiste. Sept permis ont déjà été annulés et nous attendons que le Gouvernement prenne une position claire sur les autres permis comme ceux dits de Château-Thierry ou de Soissons.

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Martial Saddier.** Qu'en pense M. Gallois ?

**M. Jacques Krabal.** La prévention des risques est également un sujet majeur. Je n'y reviens pas car j'ai déjà exposé mon point de vue en tant que rapporteur pour avis.

La priorité accordée à la biodiversité est justifiée. Si la création d'une agence nationale paraît indispensable, nous resterons attentifs à sa bonne gouvernance pour nous assurer qu'elle aura la capacité d'atteindre les objectifs qu'on veut bien lui assigner. Nous en appelons d'ailleurs à plus de gouvernance, de transparence, comme pour le dossier des OGM, qui était à l'ordre du jour cette semaine en commission.

**M. Martial Saddier.** Et qui n'est pas à l'ordre du jour du budget !

**M. Jacques Krabal.** Là, nous devons peser tous ensemble pour un moratoire européen.

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.** Bravo !

**M. Jacques Krabal.** Nous regrettons que les crédits du fonds chaleur ne soient pas renforcés. Ils ne sont que maintenus. Le dispositif a montré sa capacité à instituer de réels changements et il mériterait d'être consolidé.

Le frein porté à certains projets de transports ferroviaires est dommageable, monsieur le ministre, en particulier pour l'aménagement de notre territoire. Les incidents survenus hier sur le réseau francilien font largement écho aux problèmes rencontrés de façon récurrente par les usagers sur le réseau. L'amélioration du service, sur laquelle ce budget met l'accent, est souhaitable, et je vous en remercie. La rénovation de l'acquis est certes moins attrayante que la nouveauté, mais cela ne signifie pas qu'elle est moins utile.

Enfin, le Gouvernement a réaffirmé lors de l'examen de ce budget, mais aussi au travers du pacte de compétitivité, son attachement à la fiscalité écologique. Le groupe RRDP veillera particulièrement à ce que les dispositifs proposés ne soient pas trop complexes. L'acceptation d'une fiscalité de cette nature par nos concitoyens est la condition de sa viabilité. En cette période économique troublée, ils nous demandent d'avoir une

politique environnementale ambitieuse, tout en ne compromettant pas d'autres postes de dépenses plus que jamais indispensables.

C'est justement un tel défi que relève ce budget dédié à l'écologie, au développement et à l'aménagement durables. Pour toutes ces raisons, le groupe RRDP votera pour.

« L'homme est ainsi bâti : Quand un sujet l'enflamme l'impossibilité disparaît à son âme. », écrivait Jean de La Fontaine dans la fable « Le deux chiens et l'âne mort ». Pour l'écologie et le développement durable, montrons nous aussi notre ambition pour un autre développement. *(Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Yves Caullet.

**M. Jean-Yves Caullet.** Monsieur le président, madame, monsieur les ministres, mes chers collègues, en écoutant mes collègues de l'opposition réclamer sans cesse davantage de dépenses alors que, hier encore, ils reprochaient à la majorité de ne pas faire suffisamment d'économies, je ne peux pas m'empêcher de penser à Courteline et de dire que c'est un plaisir de fin gourmet. *(Exclamations sur les bancs du groupe UMP.)*

Pourtant, la transition énergétique et écologique, la biodiversité, les enjeux de santé et d'environnement, les défis en matière de développement durable pour lequel nous souhaitons que notre pays devienne un exemple montrent clairement que l'ambition est là. Les priorités sont claires, et la conférence environnementale donne le rythme de l'action. Le temps où l'on pouvait dire au plus haut sommet de l'État que l'environnement, ça commence à bien faire est désormais révolu. *(Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes SRC et écologiste.)*

Les moyens budgétaires, dans un contexte contraint, sont au rendez-vous de ces ambitions et d'une action qui s'inscrit dans la durée. C'est une condition de l'efficacité, et c'est la raison pour laquelle le groupe SRC soutiendra ce budget. Mais ce n'est pas la seule condition. Un partenariat efficace avec l'ensemble des collectivités locales sera nécessaire, et j'espère que l'acte III de la décentralisation nous permettra activement de bâtir ce partenariat. Une mobilisation de l'administration, de l'État et de ses opérateurs est bien entendu indispensable, et je sais, madame la ministre, monsieur le ministre, votre détermination et votre dynamisme en la matière. Une nouvelle gouvernance doit être construite, et le projet d'agence pour la biodiversité est à cet égard un bon exemple.

Je souhaiterais profiter de ce court temps de parole pour appeler votre attention sur une autre condition du succès à mes yeux très importante. Il s'agit de s'assurer aujourd'hui et pour demain la maîtrise des compétences fondamentales et des connaissances techniques indispensables à la mise en œuvre de nos ambitions, et je prendrai brièvement trois exemples.

Puisque nous parlons de biodiversité, nous savons tous que la systématique est l'une des sciences indispensables pour en mesurer la richesse, en suivre l'évolution. Or, depuis trop longtemps, par effet de mode sans doute, l'enseignement de cette matière essentielle a été quelque peu délaissé, fragilisant ainsi la position d'excellence de notre pays en la matière. Madame la ministre je souhaiterais ardemment que, compte tenu des enjeux pour la biodiversité, nous sachions montrer publiquement l'intérêt que nous accordons à l'enseignement de ces disciplines et aux organismes qui les portent. Lors de

son audition par la commission du développement durable, le directeur du Muséum national d'histoire naturelle a clairement montré qu'il y avait là une piste de progrès.

Le deuxième exemple, je le puiserai dans mon expérience personnelle, il s'agit de la science agronomique. Le modèle univoque développé par l'agriculture depuis des décennies a fini par créer un malentendu, voire jeter une forme de discrédit sur la science agronomique, qui y serait totalement associée. Or, quelle que soit l'orientation souhaitée pour la production d'aliments indispensables à la satisfaction des besoins de l'humanité, cette science doit continuer à être enseignée et présentée de façon suffisamment attractive aux jeunes pour qu'ils embrassent eux aussi ces carrières d'avenir.

Enfin, troisième exemple, les formations d'ingénieurs en général, nécessaires pour que soient mises en œuvre les nouvelles techniques qui nous permettront de réussir nos transitions ambitieuses, que ces ingénieurs soient d'ailleurs dans le secteur privé ou dans le secteur public. Le mirage d'une société menée par la finance a trop souvent conduit à négliger les formations de ceux qui font pour essayer d'attirer, comme un miroir aux alouettes, les jeunes talents vers ceux qui décident sans faire, vers ceux qui croient être les maîtres du monde sans maîtriser la réalité du geste et de la production.

J'appelle de mes vœux le développement de ces enseignements, du goût pour les sciences fondamentales et les techniques qui les mettent en œuvre. Il me semble que relancer et restructurer ces formations nécessite plus de volonté que de moyens supplémentaires. Il s'agit d'un enjeu d'avenir extrêmement important. Je suis très heureux d'avoir eu l'occasion de souligner l'importance de cet enjeu devant vous aujourd'hui et je souhaite que nous soyons tous à l'ouvrage demain pour promouvoir les conditions du succès de notre ambition collective.

En ce qui concerne ce budget, qui n'est que le premier d'une longue série...

**M. Martial Saddier.** Plus que quatre !

**M. Jean-Yves Caullet.** ...pour conduire à l'excellence du développement durable, vous pouvez bien entendu compter sur le soutien enthousiaste du groupe SRC. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Permettez-moi tout d'abord, monsieur le président de la commission du développement durable, de vous dire que nous apprécions la manière dont vous faites fonctionner la commission.

Madame la ministre, monsieur le ministre délégué, j'aurai, avant d'entrer dans le vif de mon sujet, la correction de reconnaître que vous êtes venus à plusieurs reprises devant notre commission. Vous avez été, madame la ministre, particulièrement disponible, et nous avons pu avoir des débats, parfois animés. Il me semblait correct de le souligner.

**Mme Delphine Batho, ministre.** Je crains la suite !

**M. Martial Saddier.** Non, cela va bien se passer.

Monsieur le ministre, vous avez tout à l'heure tendu la main au rapporteur pour qu'il soit associé à la commission du SNIT. Cela ne me choque pas et me paraît au contraire plein de bon sens, mais cela va encore en rajouter sur le fait que la majorité des rapporteurs sont issus de la majorité – c'est bien normal – et qu'il n'y a aucun député de l'UMP dans cette commission. Le bon sens voudrait que vous y associiez les députés UMP.

Le budget de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » que nous examinons aujourd'hui reflète clairement la place que le Gouvernement compte attribuer – nous espérons que cela changera d'ici la fin de la législature – à l'écologie et à l'aménagement du territoire. Relégué au dixième rang protocolaire au sein de la hiérarchie du Gouvernement, le ministère de l'écologie a connu des premières heures tourmentées, suite au couac des forages de Guyane, première grande décision en matière environnementale. Le ton était donné. Dès le début du quinquennat, le Gouvernement a envoyé un très mauvais signal envers la biodiversité et l'aménagement du territoire. Il est loin, le temps où notre majorité créait un grand ministère régalien et transversal doté d'une influence importante et de crédits lui permettant de mettre en œuvre les avancées prévues dans le Grenelle de l'environnement !

**M. Alain Gest.** Exact !

**M. Martial Saddier.** Que dire des nombreuses annonces et priorités formulées par la suite par le Président de la République et le Premier ministre, à l'issue de la conférence environnementale ? Nous aurions, en tant que commissaires du développement durable, légitimement pu nous réjouir des priorités affichées pour le quinquennat, avec le lancement du débat sur la transition énergétique, la rénovation thermique des bâtiments, la place accordée à la biodiversité et l'amélioration de la prévention des risques technologiques et naturels. Or, au vu de la baisse drastique des crédits affectés au ministère de l'écologie, nous nous interrogeons – c'est un euphémisme – sur les conditions dans lesquelles seront mises en œuvre ces priorités.

Une chose est désormais sûre : l'écologie n'a pas de place au sein de la politique de ce gouvernement. Si la situation économique nécessite des efforts, ce ne sont pas des efforts mais des sacrifices que vous demandez à l'écologie !

De plus, les deux textes majeurs de la session extraordinaire du mois de septembre, qui avaient de fortes implications environnementales, et que nous avons eu à examiner en catastrophe, ont connu de sombres destins. La loi sur le logement social a été déclarée non conforme à la Constitution par le Conseil constitutionnel et la proposition de loi visant à préparer la transition vers un système énergétique sobre, premier texte destiné à mettre en place la transition énergétique, a été rejetée par le Sénat. L'examen de ce dernier texte a au moins eu le mérite de démontrer, une nouvelle fois, que certains députés de l'actuelle majorité n'avaient que faire des dispositions protectrices introduites par les lois fondamentales « Littoral » et « Montagne », et préféreraient de loin favoriser, par exemple, le développement anarchique de l'éolien sur nos territoires.

Revenons au budget qui nous est soumis. Force est de constater, tout d'abord, qu'entre 2012 et 2013, le budget global du ministère de l'écologie subit une baisse de 4,5 % de ses crédits. En 2012, les crédits de cette mission s'élevaient à 9,82 milliards d'euros en autorisations d'engagement ; ils sont ramenés à 8,38 milliards d'euros en 2013.

De plus, en termes de moyens de personnel, il y aurait, pour l'année 2013, une réduction de 614 postes, dont 318 auprès des quarante opérateurs rattachés à votre ministère. Permettez-nous donc d'être particulièrement sceptiques quant aux moyens qui seront déployés pour réaliser les choix stratégiques que vous nous avez présentés.

Devant la commission du développement durable, vous avez insisté, madame la ministre, sur la volonté du Président de la République d'organiser un grand débat national sur la transition énergétique, suivi de l'élaboration d'une loi de

programme. Vous avez également tenté de nous rassurer quant au maintien des crédits destinés au Fonds chaleur de l'ADEME. Toutefois, force est de constater que les crédits consacrés à l'ADEME et ceux affectés au Fonds chaleur subissent une baisse non négligeable. Ce fonds ne sera doté que de 220 millions d'euros pour 2013, contre 235 millions en 2012. Vous en conviendrez, ce n'est pas tout à fait ce que le Gouvernement avait affirmé récemment en indiquant que le Fonds chaleur serait maintenu à son niveau actuel. Mais avec votre gouvernement, nous ne sommes plus à une contradiction près !

Votre budget fait pâle figure en ce qui concerne la filière des énergies renouvelables, le développement des réseaux de chaleur, la biomasse et la géothermie, alors que notre majorité avait alloué 1,2 milliard d'euros au Fonds chaleur renouvelable, ce qui avait permis de financer 104 projets de chaleur par biomasse entre 2009 et 2012. En commission, les opérateurs et les professionnels de la filière ont rappelé que, pour être efficace, le Fonds devait être doté de 500 millions d'euros.

Le Gouvernement s'enorgueillit de lancer d'ici à décembre un appel d'offres pour la création d'un parc éolien au large du Tréport et de Noirmoutier. Une telle annonce est aisée, puisque c'est notre majorité qui a lancé le 11 juillet 2011 l'appel d'offres éolien en mer, comprenant le lot du Tréport qui n'avait pas trouvé preneur à l'époque.

Autre annonce du Gouvernement dont on ne trouve malheureusement aucune application dans les crédits de la mission : la rénovation thermique de notre parc immobilier. Le Premier ministre a souhaité améliorer les dispositifs d'aide existant pour la rénovation des logements privés afin de mettre aux normes énergétiques un million de logements par an – rien que ça ! –, plus particulièrement des logements anciens. Pourtant, en regardant le programme 174 « Énergie, climat et après-mines », on se rend compte que le crédit d'impôt pour dépenses d'équipement de l'habitation principale en faveur des économies d'énergie a baissé de moitié par rapport à 2012. Introduire une telle baisse dans le budget, ce n'est pas ce que je qualifierai d'amélioration des aides existantes !

Je souhaiterais aussi revenir sur les annonces récentes du Gouvernement concernant l'une des mesures proposée par Louis Gallois en vue de relancer la compétitivité : la reprise du débat sur l'exploitation des gaz de schiste. Bien que nous soyons opposés à l'utilisation de la fracturation hydraulique pour l'exploration et l'exploitation des gaz de schiste, la loi du 13 juillet 2011, dont notre majorité a été l'initiatrice, prévoit à son article 2 la création d'une commission nationale d'orientation, de suivi et d'évaluation des techniques d'exploration et d'exploitation, principalement destinée à émettre un avis sur les conditions de mise en œuvre des expérimentations – des strictes expérimentations – sous contrôle public. Nous sommes particulièrement étonnés de ne pas trouver trace dans ce projet de la création de cette commission, dont l'installation avait pourtant été prévue dans un décret du 21 mars 2012.

Cette commission serait constituée sur le modèle du Haut conseil des biotechnologies, dont nous avons pu constater cette semaine encore, lors d'une réunion de la commission des affaires sociales et de la commission du développement durable, l'autorité, l'indépendance, la capacité à éclairer le pouvoir politique. De même, nous avons entendu tous les opérateurs, qui ont demandé 20 millions d'euros pour lancer une étude sur les OGM, pour l'ANSES et le Haut conseil. Il n'y a aucune trace de ces crédits dans le budget.

Au cours de votre audition, vous avez rappelé l'ambition du Président de la République de faire de la France « une nation de l'excellence environnementale » et un pays exemplaire dans la reconquête de la biodiversité. Pour y parvenir, vous comptez créer une Agence nationale de la biodiversité, chargée de développer, grâce à des moyens renforcés, un outil indispensable en termes de connaissances. Permettez-nous, madame la ministre, de nous interroger vivement sur la teneur de ces « moyens renforcés », quand nous constatons tous que le programme « Paysages, eau et biodiversité » chargé de prévoir les crédits destinés à cette Agence est en nette baisse par rapport à l'année dernière,...

**Mme Delphine Batho, ministre.** C'est faux !

**M. Martial Saddier.** ...avec 80,5 millions d'euros de crédits de moins en autorisations d'engagement et 67,4 millions d'euros en crédits de paiement.

Ce programme, chef de file des engagements pris par le Grenelle de l'environnement et du Grenelle de la mer, n'est que le cinquième par ordre d'importance au sein de la mission que nous examinons aujourd'hui. En baisse également : les crédits affectés à l'action « Gestion des milieux et biodiversité ». Comment comptez-vous donc mettre en œuvre des mesures concrètes dans le cadre de la nouvelle stratégie nationale de la biodiversité 2011-2020, et de quels moyens comptez-vous doter cette nouvelle Agence de la biodiversité ? Viendra-t-elle en substitution, en complément, en remplacement d'autres agences, et lesquelles ? Autant d'interrogations sur lequel le « bleu » budgétaire reste désespérément muet.

Concernant le volet des transports, nous nous retrouvons là encore devant une grande contradiction. Le Gouvernement souhaite poursuivre le développement d'une politique de transports intermodale, renforcer les transports collectifs et entretenir les réseaux ferroviaires existants, sans se donner les moyens des ambitions affichées. Alors que la politique nationale des transports avait constitué pour notre majorité un axe essentiel de la stratégie de développement durable définie dans le Grenelle de l'environnement, avec l'objectif de porter la part des transports alternatifs à la route de 14 à 25 % à l'horizon 2022, le programme « Infrastructures et service de transports » subit une baisse de 3,4 % de ses crédits.

**M. Alain Gest.** Eh oui !

**M. Martial Saddier.** De plus, la subvention versée par l'État à l'Agence de financement des infrastructures, l'AFITF, sera considérablement réduite, de plus de 38 %.

Le choix du Gouvernement de s'appuyer considérablement sur la taxe poids lourds, que nous avons votée, nous semble particulièrement risqué car les 400 millions d'euros attendus de cette taxe ne sont pour l'heure qu'une estimation théorique. Qu'en est-il également du manque à gagner sur les moyens pour RFF : 1 à 1,5 milliard d'euros ? Qu'en est-il des projets de lignes à grande vitesse ? Qu'en est-il du canal Seine-Nord ? Seuls quatre projets de lignes à grande vitesse sont insérés dans le PLF. Toutes ces interrogations sont parfaitement légitimes.

Le programme relatif à la prévention des risques connaît également une nette baisse des crédits en comparaison avec ceux que nous avons inscrits l'an dernier. Ce programme aussi est en contradiction totale avec les engagements du Gouvernement. Vous souhaitez améliorer la prévention des risques technologiques et naturels grâce à la montée en charge des plans de prévention des risques technologiques et l'extension du périmètre des interventions du Fonds de prévention des risques naturels majeurs. Or la baisse de 10 % des autorisations d'engagement et de 6,9 % des crédits de paiement

porte sur nos outils de connaissance des risques, de surveillance, d'information du public et de prise en compte du risque en amont dans l'aménagement et les travaux, le contrôle des ouvrages et les gestions de crise. Nous regrettons profondément la baisse de ces crédits ; après l'accident de Fukushima, nous aurions au contraire espéré que l'action « Prévention des risques naturels et hydrauliques » serait renforcée.

Lors de la conférence environnementale, en septembre dernier, un large volet avait concerné la fiscalité écologique. Nous nous étonnons donc des simples mesurètes prévues dans ce budget. Hormis un léger renforcement du bonus-malus automobile et de la taxe générale sur les activités polluantes, aucune disposition nouvelle n'a été introduite au sein de ce projet pour limiter, voire supprimer les subventions publiques destinées aux activités polluantes. Qu'en est-il de la taxe carbone, à laquelle le candidat François Hollande s'était montré plutôt favorable et qui est suggérée dans le rapport remis par Louis Gallois ?

**M. Alain Gest.** Bonne question !

**M. Martial Saddier.** Une députée écologiste l'a dit : il n'y aura pas de politique fiscale écologique durant cette législature. Pourquoi attendre 2016, comme le suggère le Premier ministre, pour mettre en place une nouvelle fiscalité écologique ?

Permettez-moi tout de même de conclure sur une petite note positive, madame la ministre. En tant que président du Conseil national de l'air, je me réjouis de la très forte augmentation des crédits rattachés à l'action « Lutte contre le changement climatique », qui passent de 29,3 millions d'euros en 2012 à 85 millions d'euros en 2013. J'espère sincèrement que le Gouvernement utilisera à bon escient ces crédits afin de réviser le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques, en particulier celles de PM10, de faire évoluer les plans de protection de l'atmosphère, PPA, et les appareils à prélèvement atmosphérique, APA, de mettre en œuvre l'ensemble des dispositifs nécessaires pour éviter une condamnation de la France par la Cour de justice de l'Union européenne et le versement d'une amende considérable sous forme d'astreintes journalières pour non-respect des valeurs limites de particules fines.

Au nom de l'ensemble des membres du Conseil national de l'air, je souhaite appeler votre attention sur le travail conséquent réalisé par ce Conseil depuis deux ans et vous solliciter afin qu'il soit associé aux travaux du conseil interministériel qui travaille sur la pollution de l'air.

Malgré cela, et pour toutes les raisons que je viens d'évoquer, le groupe UMP votera contre les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Annick Le Loch.

**Mme Annick Le Loch.** Je souhaite évoquer deux points complémentaires à mon précédent propos.

Le premier concerne les négociations que vient de mener le Gouvernement au niveau européen pour le nouveau Fonds européen des affaires maritimes et de la pêche, qui doit voir le jour au 1<sup>er</sup> janvier 2014 et qui permettra notamment, s'il aboutit tel que prévu, d'installer de jeunes pêcheurs, d'adapter les moteurs pour une moindre consommation, en attendant le navire du futur que nous espérons tous, et d'améliorer la sécurité des marins.

Nous comptons sur vous pour rééquilibrer les interventions de ce fonds futur en faveur de la pêche française, laquelle n'a bénéficié de l'actuel FEP – le Fonds européen pour la pêche – qu'à hauteur de 4 %.

Le second point porte sur la mission que vous allez devoir mener en décembre au Conseil des ministres européen pour fixer les totaux autorisés de captures. Cette négociation va sans doute être difficile. Je rappelle que pour 2013, quarante-sept de ces totaux sont proposés à la baisse par la commissaire contre seize seulement à la hausse, alors que la Commission européenne reconnaît que le nombre de stocks couverts par des avis de rendement maximal durable a fortement augmenté, passant de dix à vingt, et que des progrès ont été faits dans la disponibilité des avis scientifiques. Il s'agit d'un enjeu majeur pour certains bateaux, notamment pour ceux qui pêchent des poissons de grand fond. Nous comptons donc sur vous, monsieur le ministre, pour négocier des quotas en faveur du maintien d'une pêche durable dans tous ses paramètres, comme vous pouvez compter sur nous, députés concernés par cette activité économique de notre littoral et dont nous voulons le développement, pour vous accompagner sur tous ces dossiers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Alain Gest.

**M. Alain Gest.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre délégué, mes chers collègues, le 29 octobre dernier, le président de la commission du développement durable, Jean-Paul Chanteguet, dont M. Martial Saddier vient de dire tout le bien que nous pensions de la qualité de sa présidence,...

**M. Alain Rodet.** Il faut se méfier de vos cadeaux !

**M. Alain Gest.** ...déclarait dans un grand quotidien économique : « L'ambition du Président de la République de faire de la France le pays de l'excellence environnementale est un discours pour rien ». Il ajoutait : « On est dans la plus grande frilosité [...] on oppose la compétitivité à l'environnement ». Certes, madame la ministre, il vous ménageait quelque peu en notant que vous étiez la seule au Gouvernement à parler de transition écologique. Mais force est de constater que l'analyse du budget que vous défendez démontre qu'il y a une grande marge entre le discours et sa traduction pour 2013. Ce budget est à l'évidence incohérent avec les priorités définies par le Gouvernement lors de la conférence environnementale, qui avait la couleur du Grenelle, peut-être un peu son odeur, mais qui n'était pas le Grenelle en termes de démocratie participative.

Les choix stratégiques ne se sont pas traduits par des priorités budgétaires. Vous, madame la ministre, ancienne porte-parole de François Hollande, qui n'avez pas ménagé, entre autres critiques, les modalités d'exécution du Grenelle de l'environnement, vous devez décidément être fort mal à l'aise pour défendre le budget qui vous est accordé.

Je me contenterai d'illustrer mon propos en évoquant les crédits concernant l'énergie.

La priorité affichée était de développer et structurer une filière industrielle des énergies renouvelables, notamment la biomasse, la géothermie et les réseaux de chaleur. Vous aviez annoncé une sanctuarisation du Fonds chaleur : il diminue de 15 millions d'euros en 2013. Les crédits ADEME, également annoncés au même niveau qu'en 2012, passent en réalité de 68,6 millions d'euros à 57,6 millions dans le PLF 2013. Je ne vous infligerai pas, madame la ministre, le rappel de toutes les mesures prises à l'initiative du précédent gouvernement et de

Nicolas Sarkozy, mais je me demande comment, par exemple, vous comptez tenir le fol engagement de diminution de la part du nucléaire dans la production d'électricité...

**M. Martial Saddier.** Combien ça va coûter ?

**M. Alain Gest.** ...si vous misez exclusivement sur une compensation par les énergies renouvelables éolienne et photovoltaïque sans vous en donner les moyens. L'exemple allemand commence à faire apparaître les difficultés à maîtriser les conséquences de la décision de renoncer à terme à l'énergie nucléaire.

En matière d'énergies renouvelables, j'aimerais comprendre votre philosophie s'agissant de l'énergie hydraulique au regard de la politique européenne. Quelles alternatives concevez-vous, s'agissant notamment de l'ouverture à la concurrence ? En outre, les acteurs de la filière de la petite hydraulique attendent de voir définitivement réglé le problème du renouvellement des contrats d'obligation d'achat. Leur activité présente de nombreux avantages : une production moyenne de 7 milliards de kilowattheures, une présence industrielle répartie sur une bonne part du territoire, une énergie renouvelable compétitive et un potentiel de développement non négligeable. Or le classement des cours d'eau envisagé actuellement rendra très difficile les progrès en matière de potentiel de petite hydraulique. Je souhaite savoir, madame la ministre, quel arbitrage vous comptez rendre entre la légitime application de la loi de 2010 – dont il n'est pas interdit de penser qu'elle soit raisonnable – et la nécessité de préserver la production de l'électricité hydraulique.

Enfin, j'ajoute que n'ayant pas voté la proposition de loi concernant l'exploration et l'exploitation des gaz de schiste, je déplore que le Président de la République, le Gouvernement et vous-même persistiez à refuser que notre pays poursuive ses recherches dans ce domaine et à balayer d'un revers de main un réel potentiel de production de gaz et donc de contribution à notre indépendance énergétique.

En m'adressant maintenant à M. le ministre des transports, je pense qu'il ne sera pas surpris que j'évoque le dossier du Canal Seine-Nord-Europe. Le Premier ministre, lors de la conférence environnementale, considérait comme indispensable d'engager des mesures structurelles de mobilité durable. Seine-Nord-Europe, vous le savez, monsieur le ministre, en est une traduction car il permet d'envisager un transfert non négligeable du transport de marchandises vers la voie d'eau. Nous en avons souvent parlé ensemble, et vous savez parfaitement que ce projet, chiffré en 2009 à 4,3 milliards, n'a pas été sous-estimé. Mais il a pris du retard, ce qui explique pour partie son coût de travaux un peu plus élevé. Vous savez aussi qu'il a toujours été question que s'ajoutent au coût de construction les loyers liés à la participation financière de l'opérateur privé dans le cadre de ce partenariat public-privé, et vous savez également que la vraie difficulté réside dans l'évolution défavorable des marchés financiers qui rend les conditions d'emprunt pour le partenaire privé beaucoup moins favorables que nous ne l'imaginions en 2009.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Ce n'est pas la faute du gouvernement actuel !

**M. Alain Gest.** Mais qui à l'époque, monsieur le ministre, pouvait prévoir ce que seraient les marchés financiers trois ans plus tard ?

La solution, nous la connaissons vous et moi : elle est européenne.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué et M. Rémi Pavros.** Pourquoi alors n'avez-vous rien fait à l'époque ?

**M. Alain Gest.** L'Europe est prête à augmenter très sensiblement sa participation financière. Mais, comme le rappelait récemment le député européen Dominique Riquet, pour épouser une femme, il faut commencer par lui demander sa main. Êtes-vous prêt, monsieur le ministre, à solliciter l'Union européenne pour ce projet, qui n'est pas qu'un projet de transport mais un vrai projet économique, avec des incidences sur notre balance commerciale et bien sûr sur l'emploi.

**M. Antoine Herth.** Très juste !

**M. Alain Gest.** Je terminerai en posant une dernière question, monsieur le ministre. J'ai de grandes inquiétudes s'agissant du schéma national des infrastructures de transport, qui prévoyait notamment une ligne TGV passant par Amiens, mais surtout, ainsi que l'a relevé Martial Saddier, parce qu'aucun député UMP n'a été sollicité pour faire partie de la commission de révision du SNIT. Je serais curieux, connaissant votre bon sens, de savoir ce que vous comptez faire pour y remédier et de connaître votre point de vue sur la concurrence semblant exister actuellement entre le tracé passant par Rouen pour aller chez vous et celui qui passerait par Amiens.

Telles sont, madame la ministre, monsieur le ministre, des exemples d'interrogations et d'inquiétudes qui m'amèneront à rejeter malheureusement le projet de budget que vous nous présentez.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** C'est malheureux ! Vous n'attendez même pas nos réponses !

**M. le président.** La parole est à Mme Florence Delaunay.

**Mme Florence Delaunay.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, dans le contexte économique actuel, ce budget est une bonne nouvelle car il s'attache à convaincre de la nécessité qu'il y a à préserver la flore et la faune, à conserver des conditions de vie de qualité et même, plus fondamentalement, à permettre la survie des espèces sur notre planète.

Au regard de ce budget pour 2013, la volonté d'agir du Gouvernement est pleine et entière et se traduit notamment dans les priorités données à la transition énergétique et la préservation de la biodiversité. Le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » est révélateur de cette démarche et de la place donnée au dialogue. Il est le signe à la fois d'une mobilisation des services de l'État et de l'importance des partenariats établis tant avec les collectivités territoriales qu'avec d'autres acteurs locaux.

Volonté d'agir également au travers des parcs naturels régionaux qui, à mon sens, sont appelés à être les bras armés de la future Agence nationale pour la biodiversité et qui sont, d'ores et déjà, des laboratoires à ciel ouvert pour les initiatives locales durables, par exemple l'interprétation des trames vertes et bleues. L'enveloppe de 9,6 millions d'euros qui leur est allouée représente une augmentation d'un million d'euros tant en crédits de paiement qu'en autorisations d'engagement par rapport à l'an dernier. Cette enveloppe est donc très satisfaisante, d'autant que le budget prévoit une allocation de 1,3 million d'euros destinée à soutenir le fonctionnement et l'amélioration du centre de ressources avec la fédération des parcs naturels régionaux. Le sérieux déployé par les parcs et leur fédération lors du renouvellement de leur charte devrait inciter le Gouvernement à alléger ou tout au moins à raccourcir les procédures de renouvellement pour leur éviter de perdre momentanément la marque.

L'engagement du Gouvernement est également manifeste en ce qui concerne les réserves naturelles. En effet, 20,5 millions d'euros leur sont dédiés, ce qui permettra de faire fonctionner les réserves existantes mais également de faire aboutir des projets de création ou d'extension. Je me félicite également de l'enveloppe de 1,3 million d'euros destinée aux crédits d'intervention de Réserves naturelles de France, permettant ainsi un travail de tête de réseaux des gestionnaires des 266 réserves naturelles existantes, dont 164 réserves naturelles nationales. C'est le signe de la reconnaissance du travail de gestion mais aussi de valorisation de notre patrimoine naturel, patrimoine qu'il ne faut pas oublier, notamment du fait de son attractivité touristique. À cet égard, l'accompagnement des visiteurs par des professionnels favorise l'éducation à l'environnement de tous et l'appropriation par le plus grand nombre de la préservation des espaces fragiles. Les gestionnaires des réserves naturelles l'ont bien compris et il convient de les accompagner dans cette mission.

Volonté d'agir également dans le domaine de la prévention : membre du conseil d'orientation pour la prévention des risques naturels majeurs, je me félicite de l'extension du périmètre de ce fonds, spécifiée dans l'article 64 du projet de loi de finances, avec comme priorités l'élaboration des PPRN inondations littorales et les mesures concernant les réductions du risque sismique aux Antilles.

La volonté d'agir, c'est aussi une ambition innovante : « La France a un savoir-faire et une tradition de grands programmes qui ont tiré son développement technologique et son industrie ; elle pourrait prendre l'initiative de proposer des projets européens d'envergure dans les domaines technologiques d'avenir, par exemple la santé, la transition énergétique ou l'équipement très haut débit. » Cette phrase, tirée du rapport Gallois, peut s'appliquer dans le domaine des énergies renouvelables marines ; avec ses 5 500 km de côtes, une position privilégiée face à l'Atlantique, et ses 1 200 km de côtes en outre-mer, la France peut devenir leader européen d'un grand programme de recherche, d'expérimentations de prototypes et de production énergétique innovante. Le développement de cette nouvelle filière industrielle ne pourra évidemment pas se produire sans une adaptation du droit de l'environnement en vigueur sur les côtes européennes, mais elle représente un objectif ambitieux pour la transition énergétique, pour la réindustrialisation de notre pays et pour la cohésion européenne.

Enfin, madame la ministre, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi de conclure en tant qu'élue des Landes, sur un sujet qui me tient particulièrement à cœur : la forêt. S'agissant de la destination du produit de la vente d'actifs carbone et de la mise aux enchères des quotas d'émission de gaz à effet de serre, du fait du rôle essentiel de piège à carbone de la forêt, il me semblerait pertinent que le produit de cette vente soit partagé entre le logement et la filière bois. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

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

**M. Antoine Herth.** Madame la ministre, j'ai fait le choix aujourd'hui de vous laisser un peu de répit avec la centrale nucléaire de Fessenheim et de concentrer mes propos sur le champ de compétences de votre collègue chargé des transports.

**M. Alain Gest.** Heureuse ministre ! *(Sourires.)*

**M. Antoine Herth.** S'il est en ce moment beaucoup question de compétitivité – une nouveauté à gauche ! –, chacun pourra s'accorder à reconnaître que la qualité et la disponibilité des infrastructures de transport en sont une condition incontournable.

Comme en la matière il faut s'inscrire dans la durée, c'est en marathonnien que l'État se doit d'aborder la politique des transports.

Monsieur le ministre, notez que je vais parler en bien : je vois avec intérêt que pour l'essentiel les arbitrages de la précédente majorité ont été reconduits dans le projet de loi de finances pour 2013. Il en va ainsi pour l'action « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires » afin de poursuivre l'ambitieux programme de rénovation du réseau ferré français ou pour le soutien financier que l'État apporte à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

M. Rodet n'étant pas allé au bout de son propos, permettez-moi de souligner que vous récoltez les premiers fruits du travail des parlementaires de la précédente législature qui ont voté le principe de l'écotaxe poids lourds, ce qui vous permet d'économiser 300 millions d'euros de transfert à l'AFITF.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Comme vous y allez !

**M. Antoine Herth.** C'est la vérité. Cependant, pouvez-vous éclairer notre assemblée sur le calendrier de mise en œuvre des mécanismes de cette écotaxe auprès des opérateurs ?

Mais je voudrais saisir l'occasion pour évoquer la situation des TER et les difficultés auxquelles font face les régions et vous faire profiter de mon expérience d'élus régional avant que M. Jospin ne nous transforme en élus totalement désincarnés.

**M. Jean-Marie Sermier.** C'est un modèle du genre !

**M. Antoine Herth.** Le modèle de financement des TER a atteint ses limites : il est pris en étau entre des recettes cadencées par la réglementation, des besoins en investissement croissants – et pas seulement en Île-de-France, monsieur Faure – et une dérive des coûts non maîtrisée comme celui de l'énergie ou encore celui des péages.

Sur ce dernier point, faut-il rappeler que les régions supportent 45 % des péages prélevés par RFF, en augmentation de 4,3 % en 2012 et de 4,8 % en 2013, alors même que l'État diminue son concours au budget de RFF de 2 % chaque année ? C'est, vous en conviendrez, un aiguillage des coûts qui n'est pas supportable dans la durée. D'ailleurs, lors de sa dernière assemblée générale, le Groupement des autorités responsables de transport a adopté une résolution demandant la liberté de tarification pour les régions.

L'obtention de la liberté tarifaire pour le TER est une des clefs – pas la seule – pour résoudre l'équation budgétaire des régions et pour progresser sur l'enjeu de la tarification multimodale souhaitée par le Gouvernement.

Les départements et les autorités organisatrices de transports urbains ont toute liberté de fixer les tarifs pour les billets et abonnements de transports, ce qui en fait des autorités organisatrices de plein exercice.

Ce n'est pas le cas des régions pour les TER. En effet, l'essentiel des tarifs s'appliquant aux TER est aujourd'hui décidé par l'État ou la SNCF au niveau central : abonnements de travail, abonnements scolaires, plein tarif aller simple, cartes de réduction. Ainsi, près de 90 % des voyageurs circulent avec un tarif national sur le réseau des TER.

De plus, le niveau de prix des abonnements de travail est beaucoup trop bas. Avec le remboursement obligatoire de 50 % par l'employeur, le montant restant à la charge du salarié représente à peine 30 % de ce qu'il dépenserait en carburant s'il prenait sa voiture. *A contrario*, le prix des



abonnements pour les étudiants est relativement élevé et même plus cher que l'abonnement de travail en fonction de la distance.

Ainsi, dans un contexte où les deux tiers du coût d'exploitation des TER sont pris en charge par le budget des régions et un tiers seulement, dans le meilleur des cas, par la vente des billets, les régions ne peuvent ni améliorer les recettes moyennes par voyageur pour couvrir l'augmentation tendancielle des coûts, ni mettre en place une réelle tarification sociale ou une tarification moins coûteuse pour les étudiants, ni simplifier fortement la gamme tarifaire, ni enfin, au-delà des tarifs multimodaux, mettre en place un titre unique de transport.

Cela fait plus de quinze ans que les régions sont en charge de la mission du service public de transport ferroviaire de proximité. Monsieur le ministre, il est temps de rebattre les cartes et de donner un nouvel élan aux TER.

L'attractivité du train et sa capacité à prendre en charge une part croissante du report modal ne résident pas seulement dans un prix du billet maintenu artificiellement bas, voire bradé. Les trains qu'aiment nos concitoyens et pour lesquels ils sont prêts à payer le juste prix et éventuellement à renoncer à leur voiture, ce sont les trains fréquents, réguliers et confortables.

Monsieur le ministre, je voudrais terminer par deux questions.

Est-il vrai que le Gouvernement ne souhaite pas procéder à une revalorisation tarifaire au 1<sup>er</sup> juillet 2013? Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous éclairer sur ce sujet?

M. Ayrault a annoncé une augmentation de la TVA de 7 % à 10 % au 1<sup>er</sup> janvier 2014 et le GART demande que ce taux ne s'applique pas aux transports publics. Pouvez-vous nous donner votre position sur ce sujet? (*Applaudissements sur les bancs des groupes UMP et UDI.*)

**M. le président.** La parole est à M. Arnaud Leroy.

**M. Arnaud Leroy.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, nous terminons l'examen du projet de loi de finances pour l'année 2013, nous avons voté les crédits nécessaires et parfois parlé de politiques prioritaires.

Pour ma part, je voudrais appeler votre attention sur une politique qui n'est pas prioritaire mais vitale : le changement climatique. L'ouragan Sandy et les pluies diluviennes dans le Pas-de-Calais nous rappellent cette évidence et nous invitent à l'action.

« La terre, jadis notre mère, est devenue notre fille », écrivait Michel Serres. C'est bien cet objectif de responsabilité qui doit nous animer, nous guider et qui devra aussi se refléter un jour au niveau budgétaire si nous voulons respecter nos lois, notamment celle du 3 août 2009 qui prévoit de diviser par quatre nos émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050 par rapport au niveau atteint en 1990.

Dans ce domaine, l'année 2012 se terminera par le sommet climatique qui se tiendra fin novembre à Doha. Lors du dernier sommet de Durban, les attentes ont une nouvelle fois été douchées. Il convient néanmoins de saluer le retour au centre du jeu de la diplomatie climatique européenne. Je me permets au passage de saluer les services de Mme Connie Hedegaard. Il va sans dire que le sommet de Doha se doit d'être beaucoup plus ambitieux, continuant dans la voie des réductions des gaz à effet de serre.

Ce sommet de Doha, comme l'année 2013, sera le point d'orgue des négociations mondiales entamées à Cancun en 2010 et poursuivies à Durban en 2011. Il est l'heure de rendre opérationnels les mécanismes adoptés notamment à Cancun et surtout de préciser les financements correspondants.

Parmi les points à faire avancer dans quelques semaines à Doha, je me permets de signaler le Fonds vert qui est chargé d'accompagner les pays en voie de développement vers la mise en place d'une économie décarbonée. Le projet progresse et on aborde maintenant les questions cruciales, à savoir la localisation du siège qui semble décidée et validée, et les aspects financiers qui seront beaucoup plus complexes à trancher. Les premiers versements devraient être actifs en 2014, mais le financement de ce Fonds vert – lequel devait au départ être doté de 100 milliards de dollars par an – reste trop vague et flou pour asseoir la crédibilité de cet instrument. À cet égard, 2013 sera une année de vérité.

Si un nouvel outil de solidarité se met en place à l'échelle mondiale, ce que l'on peut saluer, il n'est pas interdit de penser qu'il serait sensé de créer un outil similaire à l'échelle européenne. À cet effet, j'appelle à l'instauration d'une taxe carbone européenne qui pourrait abonder ce nouvel outil de solidarité.

Dans le registre des transferts technologiques, le mécanisme international prévu à Cancun deviendra opérationnel fin 2012. Nous sommes sur la bonne voie puisque la structure hôte devrait être sélectionnée dans les prochaines semaines.

Ce mécanisme donnera accès aux pays en voie de développement, à moindre coût, à des technologies qui leur permettront d'atténuer les effets du réchauffement climatique et de s'y adapter, mais surtout d'accélérer leur transition écologique. Dans ce cadre, je salue l'action de l'Agence française de développement par le biais de ses différents programmes climatiques. Cela étant, j'appelle aussi de mes vœux cette transition écologique en France, en espérant que la banque publique d'investissement sera un outil essentiel dans cette grande aventure pour notre économie.

En matière de lutte contre la déforestation, comme ma collègue des Landes, je défends l'idée de création d'un fonds carbone, en lien avec la forêt française, pour avancer sur ce dossier dans notre pays. Avec le mécanisme de réduction des émissions dues à la déforestation et à la dégradation des forêts, dit REDD + , chaque pays devra rendre compte de la manière dont il entretient la biodiversité et comment il compte s'appuyer sur cette biodiversité pour progresser sur ses engagements climatiques.

Ne nous y trompons pas : les efforts qui restent à faire sont extrêmement importants et d'une tout autre ambition que ceux déjà réalisés. En fin d'année, se termine la première phase du protocole de Kyoto signé il y a maintenant plus de quinze ans. Vous conviendrez, chers collègues, que l'absence de visibilité sur la suite est quelque peu inquiétante.

Plus précisément, il va falloir très vite s'accorder sur un calendrier, des objectifs précis et maintenant contraignants ou du moins engageant les signataires. Il faudra que chaque pays s'engage et prenne ses responsabilités. Seront-elles encore une nouvelle fois communes mais différenciées? Je tiens à souligner que cet élément climatique doit aussi être pris en considération dans nos relations commerciales internationales.

Plus proche de nous, le plan national d'adaptation au changement climatique français adopté en 2011 sera révisé en 2013, année qui sera aussi celle du grand débat énergétique promis aux Français par François Hollande. S'agissant de ce

plan que pilotera l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique, je souhaite appeler votre attention, madame la ministre, sur le fait que le Parlement souhaiterait être associé à cette révision. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

**M. le président.** La parole est à M. Alexis Bachelay.

**M. Alexis Bachelay.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, chers collègues, je m'inscris dans la continuité des propos tenus à l'instant par mon collègue Leroy. En effet, je souhaite m'interroger avec vous sur le lien entre la nécessaire transition énergétique et écologique et l'investissement dans les transports, notamment les transports publics.

Cette transition énergétique doit notamment promouvoir des modes de déplacement plus sobres, plus fiables et donc plus durables, afin de réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, tout en réduisant notre facture énergétique. Les transports représentent un quart des émissions de gaz à effet de serre dans notre pays.

Nous sommes à une période charnière pour notre société. La croissance de demain sera largement fondée sur une offre de mobilité accrue. Nos concitoyens sont prêts à ces évolutions et demandeurs de nouvelles pratiques plus diversifiées en matière de transport, comme en témoigne l'augmentation régulière de la fréquentation des transports en commun depuis dix ans.

Il est de notre devoir d'élus de leur proposer une offre de transports de qualité. Il n'y aura pas de transition énergétique sans une révolution copernicienne mettant au cœur de nouvelles politiques en matière de transports publics : gouvernance, innovations technologiques, intermodalités et multimodalités. Je suis sûr que le Gouvernement aura la volonté de se saisir de cette question dans toutes ses dimensions.

Nous devons proposer à nos concitoyens une stratégie globale et ambitieuse dans laquelle le rôle des infrastructures de transport en commun est primordial. Il est important de garantir un effort soutenu d'investissement dans ces réseaux qui répondent aux problématiques économique et écologique de demain. C'est bien ce travail que nous engageons dès cette année dans le budget des transports.

L'attente des Français est forte dans ce domaine où les délais et la qualité du service offert aux usagers a un impact important sur leur vie quotidienne et l'activité économique. Il y a eu un sous-investissement chronique en transports publics du quotidien au cours des dernières années, qu'il s'agisse des réseaux TER, RER ou Transilien, et trop souvent la priorité a été donnée à d'autres investissements. De fait, la voiture est de loin le premier mode de déplacement de nos concitoyens qui restent auto dépendants.

En Île-de-France et dans beaucoup de régions, nous payons aujourd'hui les conséquences de ce sous-investissement par des tensions croissantes et la dégradation du service sur de nombreuses lignes, comme en témoigne le grave incident qui s'est produit mercredi dernier sur le RER B, évoqué par mon collègue Olivier Faure.

Au-delà de cet incident, c'est quotidiennement que la vie de nos concitoyens est dégradée. Que dire de la ligne 13 du métro – qui dessert notre Assemblée et dont je suis un usager – qui connaît des incidents quotidiens dont je vous épargne la longue litanie ?

Alors oui, il faut que de concert, l'État et les régions s'engagent résolument autour de deux axes : résoudre les dysfonctionnements du quotidien et investir dans le long terme.

L'État doit s'engager à brève échéance vers une évolution de nos systèmes de transport, tant du point de vue du fonctionnement que de la gouvernance.

Une première étape de cette évolution a été l'annonce par M. le ministre des transports, le 30 octobre dernier, de la réforme ferroviaire, réforme que le précédent gouvernement UMP n'avait jamais voulu lancer, faute d'idées et de courage politique, disons-le tout net.

Nous sommes tous conscients dans cette assemblée que le contexte budgétaire est difficile et qu'il est indispensable de prioriser les investissements en fonction des capacités de financements publics et privés. Et je pense qu'il nous faudra également mener une réflexion sur les modes de financement.

Je finirai en revenant sur le Grand Paris Express. Ce projet majeur est symptomatique de la manière dont le précédent gouvernement a négligé et maltraité la question des transports : des promesses tous azimuts, la plupart du temps sans le moindre début de financement, sans parler évidemment de réalisation.

Pourtant, comme beaucoup des projets inscrits dans le Schéma national des infrastructures de transport, ce réseau apparaît comme incontournable à long terme. Même s'il ne relève pas directement du programme que nous étudions aujourd'hui, il me semble important de souligner le rôle majeur du gouvernement actuel pour sa réalisation.

Le Premier ministre l'a rappelé au plateau de Saclay : même sous-évalué, même sous-financé et sans phasage opérationnel réaliste, le réseau Grand Paris Express se fera car il apporte des solutions de long terme pour le développement de la métropole francilienne. C'est pourquoi Mme la ministre Cécile Duflot a demandé à un expert de chiffrer et de prioriser ce projet. Son rapport sera rendu à la fin du mois de novembre.

La Société du Grand Paris, qui perçoit des recettes fiscales propres, dispose actuellement d'un fonds de roulement d'environ 500 millions qui lui permet de financer les projets d'études et de concertation au moins jusqu'en 2015, date à laquelle commenceront réellement les travaux d'infrastructure – en tout cas nous l'espérons.

C'est par cette diversité des actions et des projets, et en accompagnant les changements de comportement des usagers, que nous réussissons aussi en matière de transport la transition écologique de notre pays. J'ai confiance dans nos ministres en charge de ces dossiers et dans la volonté du Gouvernement de préparer une politique des transports d'avenir et réaliste. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

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

**M. Philippe Noguès.** À l'occasion de cette discussion, je voudrais commencer par souligner l'urgence écologique que créent le réchauffement climatique et la raréfaction des ressources. Cette urgence nous oblige, jusqu'aux plus hauts sommets de l'État, et le cap fixé par François Hollande et Jean-Marc Ayrault lors de la conférence environnementale est à la hauteur des enjeux.

Ce budget est une étape vers la transition écologique que nous appelons de nos vœux. Dans un contexte difficile de redressement des finances publiques, le volet environnemental du budget pour 2013 conserve des moyens importants pour financer notre politique ambitieuse de développement durable des cinq années à venir.

Mais écologie, environnement et développement durable sont un vaste sujet... Je voudrais pour ma part axer mon propos sur la thématique de l'eau, cette ressource naturelle qui fait partie de notre patrimoine commun et sans laquelle nous n'existerions pas.

C'est une ressource renouvelable, mais qui fait face aujourd'hui à de fortes pressions : je pense notamment aux modifications des cycles hydrologiques sous l'effet du réchauffement climatique, et à l'émergence de nouvelles pollutions comme par exemple les résidus de produits pharmaceutiques.

L'eau se situe au carrefour des enjeux environnementaux, sociaux et économiques. On peut donc aborder la question sous des angles différents.

C'est tout d'abord une ressource naturelle renouvelable. Bien qu'elle ne soit pas à proprement parler une ressource rare, elle est répartie de manière très inégale sur la planète. Ainsi, neuf pays seulement se partagent 60 % des réserves mondiales en eau douce. La France, avec 200 milliards de mètres cubes renouvelables par an, ne manque pas d'eau, mais là encore la répartition sur le territoire est inégale : une vingtaine de départements connaissent chaque année des restrictions de consommation, et jusqu'à une soixantaine dans les années très sèches comme 2003 ou 2005.

Même si ce n'est pas le cœur de notre propos, je tenais à évoquer ce sujet car nous aurons dans les cinq ans à venir, je n'en doute pas, à en débattre dans cet hémicycle.

Parce que l'eau, c'est aussi une ressource naturelle qui souffre, une ressource trop souvent polluée, avec les conséquences que l'on sait sur notre santé, sur nos paysages et sur notre environnement. Une ressource malade que nous devons soigner.

Se pose donc la question de sa qualité. Les crédits en la matière sont essentiellement mis en œuvre par les agences de l'eau, qui soutiennent financièrement les schémas directeurs d'aménagement et de la gestion des eaux, les SDAGE. Je ne peux que me réjouir que le Gouvernement ait décidé de porter ces dépenses à 13,3 milliards et de les concentrer sur les objectifs de la directive-cadre sur l'eau. C'est le résultat de sa volonté de contenir la pression fiscale tout en accompagnant les politiques prioritaires : assainissement, lutte contre les pollutions diffuses et gestion économe de la ressource.

Car nous devons impérativement réussir à dépolluer, à assainir et à protéger durablement notre ressource en eau. Il y va de notre santé, de notre environnement et de notre économie. Je suis bien placé pour témoigner de ces enjeux, car ma région, la Bretagne, est très touchée par le problème des nitrates et des algues vertes. Près de 10 % des stations de mesure présentes sur les cours d'eau de Bretagne font état de plus de 50 milligrammes par litre de nitrates, ce qui dépasse de beaucoup l'objectif européen fixé pour 2015.

Mais nous aurons l'occasion de revenir sur ce sujet lundi, lorsque nous aborderons la mission « Politique des territoires » de ce projet de loi de finances. Dans cette mission, en effet, près de 30 % des crédits du programme « Interventions territoriales de l'État » sont consacrés à l'eau et à l'agriculture en Bretagne, signe que la reconquête de la qualité de l'eau est une priorité nationale. Ces crédits d'ailleurs sont en augmentation de 8 %, et nous en avons bien besoin pour atteindre l'objectif européen de « bon état » des eaux souterraines, superficielles et côtières d'ici 2015.

Si je voulais être tout à fait complet, mais je ne suis pas certain que M. le président m'en laisserait le temps, il me faudrait parler encore du domaine public fluvial, dont les crédits sont renforcés à hauteur d'1,5 milliard, et de la conso-

ludation des moyens alloués aux parcs naturels marins... Il me faudrait aussi rappeler que l'eau est une force de la nature qui peut causer des dégâts, des inondations ou bien mettre en péril nos barrages, ce qui justifie que le plan submersions rapides soit doté d'un budget de 500 millions jusqu'en 2016.

Bref, vous l'aurez compris, le Gouvernement a tenu à préserver les moyens budgétaires de la politique de l'eau et cela me semble, madame la ministre, tout à fait primordial. Car l'eau façonne nos paysages et nos territoires. L'eau, c'est nos rivages et notre littoral, c'est nos rivières et nos fleuves, c'est nos lacs et nos marais. C'est notre patrimoine, celui de nos ancêtres et surtout celui de nos enfants. Il est précieux, veillons ensemble à nous donner les moyens de le protéger. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Yann Capet.

**M. Yann Capet.** Je souhaiterais revenir sur deux des programmes de cette mission « Écologie, développement et aménagement durables » : le 181 « Prévention des risques » et le 205 « Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture ».

Tout d'abord, la prévention des risques technologiques, naturels et hydrauliques est réaffirmée, à juste titre, comme indispensable. L'élaboration des Plans de prévention des risques technologiques et des Plans de prévention des risques naturels doit en effet se poursuivre, voire s'accélérer lorsqu'on sait par exemple qu'un tiers seulement de la population est couvert par un PPRN.

Je tiens d'ailleurs à saluer le passage du niveau de prise en charge par le Fonds de prévention des risques naturels majeurs de 75 à 90 %, ce qui à coup sûr sera une incitation forte.

L'anticipation, la prévention, l'adaptation et les effets induits sur le droit de construire doivent être très clairement privilégiés. Mais cela ne doit pas masquer la nécessité d'organiser la gestion de crise et de réaliser les investissements nécessaires, qui, à long terme, généreront à coup sûr une économie réelle pour les finances publiques.

Comme vous le savez, et mes collègues Arnaud Leroy et Jacques Krabal l'ont rappelé, le département du Pas-de-Calais a été frappé la semaine dernière par un épisode pluvieux important, qui a provoqué des inondations dans plusieurs secteurs de la Côte d'Opale et notamment le Calaisis.

Je tiens d'ailleurs à remercier de nouveau le ministre M. Cuvillier qui s'est rendu immédiatement sur place afin de soutenir les élus et la population, notamment dans la commune de Polincove, touchée par sa quinzième inondation en quinze ans.

Plusieurs enseignements peuvent d'ores et déjà être tirés de ces inondations, qui ont provoqué des dégâts importants chez les particuliers comme chez les agriculteurs. Des enseignements pour le Pas-de-Calais évidemment, mais aussi à n'en pas douter pour l'ensemble du territoire.

Les maires, les habitants et les agriculteurs ont souffert d'un manque de coordination dans la gestion de la crise, en dépit du rôle qu'a pu jouer le corps préfectoral. Cela s'est traduit par exemple par une réaction sans doute tardive de Voies navigables de France. Ils ont par conséquent rencontré des difficultés pour obtenir des informations et se sont parfois senti isolés face aux événements.

Il semble donc essentiel de désigner un interlocuteur unique pour la gestion des crises, afin de tenter de limiter en amont le risque d'inondation puis de coordonner les actions sur le terrain entre les différents interlocuteurs.

On ne pourra davantage faire l'économie d'une analyse précise des ouvrages et des moyens techniques qui doivent permettre de gérer ces situations de crise – comme ce qu'on appelle dans le Nord-Pas-de-Calais les waterings, mais aussi plus généralement tous les moyens d'évacuation vers la mer, c'est-à-dire le plus souvent les canaux, dont il est parfois nécessaire d'abaisser le niveau.

Par ailleurs, nous ne devons pas oublier la question des risques spécifiquement littoraux, qu'il s'agisse de l'érosion ou de la submersion marine. Ils supposent à l'avenir des investissements importants, encore amplifiés à n'en pas douter par les effets du réchauffement climatique. Il faut rappeler que la catastrophe Xynthia avait suscité l'annonce par le précédent gouvernement d'un investissement de 450 millions, dont 30 pour le Nord-Pas-de-Calais – 30 millions dont nous n'avons jamais vu la coulure. N'en déplaise à nos collègues de l'UMP, les engagements du présent gouvernement sont, eux, crédibles et responsables.

Il faut également souligner que la maîtrise d'ouvrage en la matière pose souvent des difficultés insurmontables. Le dispositif issu de l'ordonnance de la marine de 1807 fait en effet reposer la défense contre la mer sur les propriétaires riverains. Or les associations de riverains s'avèrent le plus souvent défaillantes, ce qui amène les collectivités à s'y substituer. Mais les problèmes de financement sont majeurs. Certaines communes possèdent un linéaire côtier extrêmement important qui les expose à des frais de défense contre la mer considérables. Le montant de l'investissement par kilomètre de linéaire côtier, qui varie par ailleurs compte tenu de la technique utilisée, est insurmontable.

Ainsi, au-delà des mesures budgétaires, il sera nécessaire d'instaurer un véritable débat sur la gestion de ces risques.

Cette évocation des risques littoraux me conduit naturellement à prendre la large pour conclure sur le programme 205 « Sécurité et affaires maritimes ». Je me félicite de ce qui à beaucoup peut paraître anodin : je veux parler de la fusion entre le précédent programme 205 et l'ancienne action n° 16 « Gestion durable des pêches et de l'aquaculture » du programme 154. Ceci manifeste très clairement la volonté du nouveau gouvernement de s'inscrire dans une politique maritime intégrée, et l'on ne peut que s'en réjouir.

La France a trop longtemps souffert d'une absence de vision globale de l'action publique dans ce domaine. Même si elle est la deuxième puissance maritime mondiale sur le plan géographique, elle doit encore se doter d'une ambition forte afin d'exploiter pleinement son potentiel.

Ainsi, ce programme est en parfaite cohérence avec la renaissance d'un ministère de la mer dont le précédent gouvernement n'avait pas voulu.

**Plusieurs députés du groupe SRC.** Très bien !

**M. Yann Capet.** On ne peut donc simplement parler de continuité. Il y a ici, au-delà de la seule lecture budgétaire, une volonté, une ambition : celle du défi maritime français. (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Jacques Cottel.

**M. Jean-Jacques Cottel.** Tout a déjà été dit sur le contexte de maîtrise des dépenses où s'inscrit ce budget. Toutefois, le programme 203 « Infrastructures et services de transports » est en augmentation de 4 %. Je crois que ce choix politique traduit une réorientation de la question des transports en faveur d'une approche globale du développement durable. En cela, il s'inscrit dans la transition écologique prônée par le Gouvernement.

Quatre mots me viennent à l'esprit afin de décrire ce choix : fiabilité, sérieux, volontarisme et crédibilité environnementale.

La stratégie qui sous-tend ce programme vise, entre autres, à donner la priorité à l'entretien et à l'optimisation des infrastructures existantes, à améliorer la qualité des infrastructures dans la solidarité territoriale – j'en veux pour preuve l'attention accordée à la ligne TER Saint-Pol-sur-Ternoise-Étaples, à laquelle vous êtes très attaché, monsieur le ministre Cuvillier –, à relancer l'objectif national d'accroissement de la part modale du fret non routier *via* la préservation du versement des aides de compensation de surcoût lié au transbordement, ou encore à activer, dès le mois de juillet 2013, le puissant levier de la future écotaxe sur les poids lourds pour financer le plurimodal. C'est à ce titre, d'ailleurs, que le transport fluvial, dont je veux vous parler plus particulièrement, pourra trouver toute sa place parmi les acteurs de la mobilité. S'il y a bien un mode de transport au profit duquel procéder à un rééquilibrage, c'est bien le transport fluvial. Assurément, ce mode de transport alternatif est le plus respectueux de la biodiversité, puisqu'il utilise principalement l'eau comme élément naturel pour sa motricité. Ses atouts sont importants pour le fret, avec l'acheminement terrestre des marchandises depuis nos ports, et permettent de décongestionner la route et d'assurer une meilleure sécurité de transport des marchandises dangereuses.

L'état des lieux pose cependant problème. Bien que le transport fluvial représente seulement 2,2 % de part modale et que son usage ait progressé de 20 % en dix ans, les investissements sont restés stables, voire marginaux, alors que, sur la même période, les investissements en faveur du transport ferroviaire progressaient de 50 %.

Passé ce constat, je suis heureux de reconnaître que ce budget pose les jalons d'un rebond. C'est pour relancer ce mode de déplacement et pour rattraper le retard pris que l'État peut compter sur l'agence VNF et sur plusieurs projets emblématiques. En effet, cet opérateur de l'État, Voies navigables de France, qui gère pas moins de 6 700 kilomètres de voies d'eau et canaux, plus de 3 000 ouvrages d'art, 40 000 hectares du domaine public en bordure de voie d'eau et dont les missions sont très étendues, se verra doté d'un budget de 254,6 millions d'euros en 2013. Dans la même déclinaison stratégique, VNF poursuivra ainsi la politique d'amélioration, de modernisation et de sécurisation du réseau, avec l'automatisation des écluses, en même temps qu'il mènera l'important programme d'investissement visant à fiabiliser le réseau grand gabarit et développer les voies navigables en anticipation du redémarrage de l'économie.

Il faut en outre souligner que nous devons répondre aux besoins financiers qui résultent de la loi du 24 janvier 2012, laquelle prévoit le transfert, au 1<sup>er</sup> janvier 2013, des 4 300 agents des services de navigation de l'État, jusqu'alors mis à disposition de l'établissement, avec la provision de 187 millions d'euros.

S'agissant des projets emblématiques, permettez-moi d'évoquer celui qui me tient particulièrement à cœur. Il s'agit – cela ne vous étonnera pas – du canal Seine-Nord Europe. En effet, ce projet, inscrit à l'article 11 de la loi Grenelle I du 3 août 2009, connaît des problèmes, qui concernent son coût global, les modalités de son montage financier, avec un partenariat public-privé, et le montant de la subvention européenne. À l'heure actuelle, et conformément à la réponse que vous me fîtes le 24 octobre dernier, monsieur le ministre, je n'ose douter du fait que ce projet, d'intérêt majeur, comme l'a souligné notre collègue Rémi Pavros tout à l'heure, fera bien partie des projets retenus dans le cadre du futur schéma de la mobilité durable par la commission de réévaluation du SNIT, le schéma national des

infrastructures de transport. Effectivement, non seulement ce véritable chantier du siècle au bénéfice de la transition énergétique fait consensus entre les collectivités locales et les acteurs économiques concernés, mais il est aussi très attendu par les six millions d'habitants des régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie et d'au-delà, tant il représente une chance pour la compétitivité de nos territoires, la création d'emplois et le développement de la filière logistique d'environnement, grâce à l'allègement de la circulation autoroutière et au dynamisme du réseau fluvial secondaire qu'il induira. Pour l'heure, cet aménagement d'intérêt européen est en attente de financement européen, que ce financement provienne des *project bonds* obtenus grâce aux renégociations menées par le Président de la République lors du sommet européen du mois de juin dernier, ou qu'il provienne du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, doté de 21,7 milliards d'euros pour les transports, dans le cadre des négociations en cours sur le budget de l'Union européenne 2014-2020. J'espère de tout cœur qu'il sera financé.

Ce budget conforte donc les orientations de l'État en matière de transition écologique. Il permet de rééquilibrer les modes de transport entre eux, grâce à des infrastructures de qualité, bien entretenues, qui répondent aux exigences de sécurité. Pour toutes ces raisons, avec l'ensemble de mes collègues du groupe SRC, je voterai en faveur de ces crédits. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Florent Boudié.

**M. Florent Boudié.** Monsieur le président, madame la ministre, monsieur le ministre, mes chers collègues, vingt ans se sont écoulés depuis le premier sommet de Rio, en 1992, vingt ans pendant lesquels l'actuelle majorité a exercé la responsabilité du pays durant un peu moins de six années. Et lorsque nous abordons, à travers le budget de la nation, le défi vital de la transition écologique, il nous faut aussi analyser les dix années qui viennent de s'achever,...

**M. Martial Saddier.** Pas pendant cinq ans !

**M. Florent Boudié.** Laissez-nous au moins les six premiers mois !

**M. Martial Saddier.** Ça y est, ils sont terminés !

**M. Florent Boudié.** Il nous faut analyser ces dix années, non pas pour porter une critique systématique, ni pour nous défaire de nos responsabilités, ce ne serait pas digne, mais pour tirer les leçons des échecs, pour juger le budget proposé par l'actuel gouvernement à l'aune des renoncements – ils ont été nombreux – du gouvernement précédent.

Je me souviens, une fois n'est pas coutume, de la formule employée par Jacques Chirac, à Johannesburg, en 2002 : « La maison brûle et nous regardons ailleurs ». Eh bien, passée l'étape du Grenelle de l'environnement et de ses quelques acquis, la précédente majorité a fini, elle aussi, par « regarder ailleurs ». La France a pris un retard coupable, par exemple dans le domaine des énergies renouvelables. Quelques chiffres en témoignent : la production d'énergie éolienne installée en 2011 a régressé de 20 % par rapport à 2010. La filière photovoltaïque demeure dans notre pays vingt-cinq fois moins productive que nos capacités hydroélectriques.

**M. Martial Saddier.** On est partis de zéro !

**M. Florent Boudié.** La politique de volte-face tarifaire a provoqué la perte de 10 000 emplois en 2010 et 2011 pour le seul secteur photovoltaïque.

C'est donc la responsabilité de la nouvelle majorité que de remettre l'ouvrage sur le métier, que d'orienter les comportements – et il faudra ce grand débat sur la fiscalité écologique –, que de poser les bases des grandes réformes structurelles qui devront permettre à notre pays de réussir la transition écologique.

Le budget que vous proposez, madame la ministre, est-il au rendez-vous de ces ambitions ? La réponse est oui.

J'en donnerai un exemple précis à travers les crédits pour la recherche et l'innovation dans le domaine du développement durable, et donc pour la compétitivité éco-environnementale qui doit conduire notre pays sur la voie de la sobriété et de la diversification énergétiques. Près d'un milliard d'euros, 915 millions exactement, seront attribués en 2013 à l'IFP énergies nouvelles et au Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, notamment pour développer le photovoltaïque et les carburants de synthèse. Les crédits de recherche de l'ADEME fléchés, en particulier, vers les PME porteuses d'éco-technologies seront portés à près de 30 millions d'euros. Dans le domaine des risques, l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire et l'Institut national de l'environnement industriel et des risques se verront dotés de plus de 200 millions d'euros. Pour les transports et la construction, le soutien aux programmes de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux et du Centre scientifique et technique du bâtiment atteindront 112 millions d'euros dès l'année prochaine.

En y ajoutant les crédits du programme « Recherche et développement dans le domaine de l'énergie, du développement et de l'aménagement durables », la part de recherche et d'innovation du budget augmentera de 2,1 %, en 2013, soit une hausse remarquable dans un contexte budgétaire extrêmement difficile.

Il s'agit aussi des engagements pris par le Président de la République, avec la Banque publique d'investissement, dont une partie sera dédiée à l'innovation environnementale, ou encore l'orientation, sur ce même objectif, des investissements d'avenir du grand emprunt.

Ces mesures font système. Elles viennent consolider une stratégie que la conférence environnementale et le débat sur la transition énergétique devront approfondir. Je veux donc, madame la ministre, monsieur le ministre, saluer ces efforts. En faisant, avec ce budget, le pari de la recherche et de l'innovation, le pari de la réorientation de nos capacités d'investissement pour la performance et l'attractivité des acteurs de l'éco-industrie, la majorité ne regarde pas ailleurs, elle vise juste. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** Nous en avons terminé avec les orateurs inscrits. La parole est à Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

**Mme Delphine Batho, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je veux, d'abord, saluer les quinze rapporteurs spéciaux et pour avis des différentes commissions qui se sont exprimés, et, ensuite, tous les parlementaires qui ont pris la parole dans cette discussion.

Je commencerai par rendre hommage – un hommage auquel s'associe mon collègue Frédéric Cuvillier ici présent – à l'ensemble des agents du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Si la réussite d'une politique dépend des crédits qu'on lui consacre, elle tient au moins autant à la mobilisation des agents du service public qui la mettent en œuvre, et le ministère de l'écologie, du dévelop-

pement durable et de l'énergie est fort des hommes et des femmes qui y travaillent, dans l'administration centrale ou les services déconcentrés, qui accomplissent des missions essentielles pour la sécurité des personnes et des biens, pour la prévention des risques, pour préparer aussi l'avenir de la France dans la perspective d'une stratégie de développement durable, avec une diversité des métiers et des personnels administratifs : des experts, des ingénieurs, des agents d'exploitation, des gens de mer, des agents de la police de l'eau, des inspecteurs des installations classées, des personnels de l'aviation civile, des agents des parcs naturels, qui, tous ensemble, sont la fierté du service public.

Le budget que je présente aujourd'hui à votre assemblée est au service d'une ambition, que l'ensemble des collaborateurs du ministère et moi-même souhaitons partager avec la représentation nationale. C'est celle que le Président de la République a fixé lors de la conférence environnementale : faire de la France la nation de l'excellence environnementale.

La situation budgétaire de notre pays est difficile, pourquoi la nier ? La précédente majorité a accédé aux responsabilités en 2007 avec une dette publique qui s'élevait à 64 % du PIB ; elle les a quittées en 2012 avec une dette publique qui atteignait 91 % du PIB. Notre responsabilité est donc celle du redressement dans la justice. Dans ce contexte sans précédent de dégradation des comptes publics, le projet de loi de finances pour 2013 est un acte de redressement, avec pour objectif, effectivement, un niveau de déficit de 3 % du PIB. Cela nécessite un effort auquel mon ministère, je l'assume, prend part.

La situation était-elle idyllique avant notre arrivée aux responsabilités ? Je l'ai déjà dit devant la commission du développement durable, c'est là une légende à laquelle il faut tordre le cou, puisque le ministère a subi, de 2008 à 2012, 6 300 suppressions de poste et, dernièrement, un coup de rabot de 400 millions d'euros. Telle est, au-delà de tout esprit polémique, la réalité des faits.

Nous disposerons l'année prochaine de 8,4 milliards d'euros pour financer nos priorités dans le cadre de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ». Ce montant préserve les capacités d'intervention de l'État et nous donne les moyens d'atteindre les objectifs de la feuille de route pour la transition écologique.

Ces 8,4 milliards d'euros permettront le maintien en valeur des crédits de la biodiversité, l'augmentation du budget de la qualité de l'air ou la montée en puissance des plans de prévention des risques. Ils permettront à ce ministère d'assurer dans de bonnes conditions ses missions au service de la préservation des milieux, de la sécurité des biens et des personnes, de la prévention des pollutions ou de la lutte contre le changement climatique.

Nos crédits budgétaires seront complétés par la mobilisation des opérateurs du ministère. Frédéric Cuvillier évoquera bien sûr la question des transports. Je rappelle que budget des agences de l'eau passera de 12,4 milliards d'euros pour les 9<sup>es</sup> programmes à 13,3 milliards d'euros pour les 10<sup>es</sup> programmes. Je veux également souligner que les arbitrages que nous avons obtenus limitent les suppressions d'emplois supportées par le ministère, en contrepartie d'un effort accru des opérateurs. C'est l'inverse de la tendance observée ces dernières années. Cela s'accompagne aussi d'un changement de méthode auquel le Premier ministre et Marylise Lebranchu nous ont invités dans le cadre de la modernisation de l'action publique. Je présenterai d'ailleurs, dans les heures qui viennent, l'agenda social du ministère, dont nous avons discuté avec les organisations syndicales.

Beaucoup d'orateurs ont rappelé la conférence environnementale qui s'est tenue les 14 et 15 septembre derniers. Je rappelle que cette conférence environnementale n'est qu'un point de départ. C'est le début d'un effort constant que le Gouvernement mènera avec une détermination sans faille pour agir dans la durée en faveur de la transition écologique. J'ai réuni le 26 octobre dernier le groupe de travail *ad hoc* qui avait préparé la conférence environnementale, pour présenter le tableau de bord de la mise en œuvre des engagements que le Gouvernement a pris au cours de cette conférence, et qui sont inscrits dans la feuille de route pour la transition écologique.

Je veux également souligner qu'un certain nombre d'engagements sont d'ores et déjà tenus. Les permis d'exploration de gaz de schiste ont été rejetés. Le projet d'arrêté sur la relance du secteur de l'énergie photovoltaïque est en cours d'examen, comme vous le savez, par le Conseil supérieur de l'énergie et la Commission de régulation de l'énergie. La création du Conseil national de la transition écologique est en cours : j'ai présenté un amendement au projet de loi relatif à la mise en œuvre du principe de participation du public défini à l'article 7 de la Charte de l'environnement, qui a été discuté au Sénat et sera examiné la semaine prochaine par la commission du développement durable. La relance du secteur de l'énergie éolienne fait aussi l'objet de mesures qui ont été soumises à l'Assemblée nationale. Le décret sur le Comité national « trame verte et bleue » a été signé. La Banque publique d'investissement sera la banque de la transition énergétique et écologique ; vous en discuterez très prochainement. Le budget maintient les moyens du Fonds chaleur. Le relèvement du malus automobile est inscrit dans la loi de finances, de même que le relèvement de la taxe générale sur les activités polluantes pour les polluants atmosphériques. Nous sommes bel et bien engagés dans un travail sérieux, méthodique et constant de mise en œuvre des engagements inscrits dans cette feuille de route.

Je consacrerai l'essentiel de mon propos à répondre aux questions que les différents orateurs ont soulevé. Je dirai d'abord à M. Mariton que 614 emplois équivalent temps plein travaillé sur 999, cela ne fait pas du tout une proportion de huit sur dix ! Les baisses d'effectifs dans notre ministère ont été limitées à 1,6 % alors que les lettres de cadrage évoquaient 2,5 %. Cela a été rendu possible par la façon très dure dont la RGPP avait été appliquée dans ce ministère. Pour l'essentiel, M. Mariton, qui n'est plus présent ici (*Murmures sur les bancs du groupe SRC.*), a évoqué un débat dans lequel nous sommes en désaccord sur un certain nombre de points, comme le gaz de schiste, mais aussi d'autres sujets concernant la prévention énergétique.

J'évoquerai également la question de Marc Goua sur les pensions des mineurs liquidées après 1982. Je souligne que des augmentations régulières sont prévues par la direction de la Sécurité sociale ; Marisol Touraine a eu l'occasion de l'indiquer. M. Goua a également évoqué l'augmentation du budget consacré à la qualité de l'air, qui va en effet augmenter de 18 % cette année afin de permettre la mise en œuvre des plans de protection de l'atmosphère, et du plan national de réduction des émissions polluantes. Je réunirai très prochainement avec Manuel Valls et Frédéric Cuvillier le comité interministériel de la qualité de l'air qui préparera, en lien avec les grandes villes qui sont concernées par le contentieux européen et les problèmes de pollution aux particules, des mesures d'application immédiate.

J'ai aussi été interrogée sur les moyens de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs, l'ANDRA, qui sont maintenus en 2013, avec 320 ETPT, auxquels s'ajouteront 14 emplois financés par les ressources propres de l'ANDRA, qui réaliseront les travaux liés au Centre industriel de stockage

géologique, appelé CIGÉO. J'évoquerai ensuite la question du Fonds d'amortissement des charges d'électrification, le FACÉ. Plusieurs parlementaires ont parfaitement résumé la situation dont nous avons hérité. Avec Jérôme Cahuzac, nous avons pris des mesures de simplification et d'assouplissement. Nous continuons de travailler pour assurer la fluidité du mécanisme en 2013. Le Conseil national à l'électrification rurale a donné un avis favorable au nouveau projet de décret sur l'attribution des aides qui sera prochainement publié. Les crédits sont maintenus en 2013 à leur niveau de 2012.

Je veux dire quelques mots à Jean-Claude Fruteau au sujet de la situation de Météo France. Le nouveau gouvernement a en effet hérité d'un processus difficilement réversible, dont vous avez bien souligné les difficultés. Il est pour moi hors de question d'aller au-delà de l'objectif de réduction du nombre d'implantations à 55. Je sais aussi que les personnels de Météo France vivent douloureusement cette situation. Nous nous efforçons de restaurer les perspectives de Météo France : nous avons augmenté la subvention, qui passera de 207 millions en 2012 à 216 millions en 2013, afin de financer les projets que vous avez évoqués.

En ce qui concerne le dispositif du bonus-malus, plusieurs parlementaires ont souligné l'importance de la subvention d'équilibre, et la nécessité de financer l'augmentation du bonus par l'augmentation du malus. Le barème présenté par le Gouvernement allie d'une façon que je pense satisfaisante des incitations fortes pour les véhicules les plus propres, avec une hausse du malus pour les véhicules les plus polluants.

J'évoquerai également, en réponse à l'intervention d'Alain Rodet, le maintien de la subvention de l'Institut géographique national à 95,7 millions d'euros, qui doit permettre de couvrir les besoins d'investissement à hauteur de 17,5 millions d'euros. L'IGN sera ainsi en mesure de procéder aux achats de données destinés à l'amélioration du référentiel à grande échelle et aux investissements de développement, dont le renouvellement de Géoportail.

Plusieurs parlementaires ont évoqué la création de l'Agence de la biodiversité. Ce projet est très important. Je pense franchement que l'opposition est mal placée pour émettre des critiques à ce sujet, sur lequel les précédents gouvernements ont commandé rapport sur rapport, et n'ont jamais pris aucune décision.

**M. Martial Saddier.** Nous vous avons posé des questions, madame la ministre !

**Mme Delphine Batho, ministre.** Pour notre part, nous avons pris une décision. Un préfigurateur sera nommé dans les semaines qui viennent pour conduire les travaux préparatoires. La création de l'Agence nationale de la biodiversité sera bien réalisée dans les délais prévus.

**M. Martial Saddier.** Vous ne répondez pas aux questions, madame la ministre !

**Mme Delphine Batho, ministre.** Je salue l'arrivée de M. le président de la commission des affaires économiques.

Dans son intervention, David Habib a salué les progrès introduits par ce budget sur la question de la qualité de l'air. Il a aussi posé beaucoup de questions relatives au débat national sur la transition énergétique, et notamment sur la compétitivité du coût de l'énergie et le secteur des électro-intensifs. Cette problématique sera au cœur du débat national qui nous engagerons prochainement.

Je rappelle aussi que la France a fait le choix, qui doit absolument être défendu, de la lutte contre le réchauffement climatique, ce qui implique le choix d'énergies décarbonées. Ces énergies doivent être exploitées en complémentarité avec une part d'énergie nucléaire. La part de l'énergie nucléaire diminuera, mais sera toujours présente, alors que celle des énergies renouvelables sera développée.

En réponse à Jean-Marie Le Guen, je soulignerai l'importance de ce qu'a dit le Président de la République à propos de la construction d'une Europe de l'énergie. L'énergie a été au fondement de la création de l'Europe. Il faut revenir aujourd'hui à ces fondements, en envisageant une orientation nouvelle de la politique européenne de l'énergie. Il est vrai que ces dernières années cette politique s'est beaucoup concentrée sur les questions relatives au marché intérieur et à l'ouverture à la concurrence. Elle doit aujourd'hui se porter sur des questions que nous partageons avec nos voisins européens, comme le financement des énergies renouvelables, la recherche-développement sur les énergies renouvelables, les réseaux ou encore l'efficacité énergétique. Une grande politique européenne de l'énergie est à bâtir. Nous aurons des discussions à ce sujet avec l'Allemagne dans le cadre de l'anniversaire du traité de l'Élysée. Au mois de mai prochain un Conseil européen sera particulièrement consacré aux questions d'énergie.

Dans la suite des propos que je tenais concernant le réchauffement climatique, Laurent Fabius et moi conduirons la délégation française lors de la conférence de Doha sur le changement climatique, qui s'ouvrira à la fin du mois de novembre. La France a posé sa candidature pour accueillir la prochaine conférence des parties à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques. Un des enjeux essentiels de la conférence de Doha sera de déterminer les actions à mener d'ici 2020. La question du relèvement des objectifs européens est notamment posée, avec un engagement sur la deuxième période du Protocole de Kyoto. Cet engagement ne devra pas être uniquement porté par l'Union européenne. Nous aurons ensuite à engager le processus prévu par la plate-forme de Durban en vue d'un accord mondial en 2015. L'actualité récente rappelle malheureusement que le changement climatique est d'ores et déjà une réalité.

Nombre d'entre vous, notamment Jacques Krabal, ont évoqué la question des inondations, du fait des critiques du rapport de la Cour des comptes sur les enseignements des inondations de 2010 dues à la tempête Xynthia. Nous avons pris en compte les conclusions de ce rapport. Ce sujet est difficile et douloureux pour les victimes. Il faut concilier la rapidité des réponses à apporter aux sinistrés et en même temps prendre les mesures de protection les plus efficaces possibles. Le Gouvernement renforcera donc l'encadrement de la gestion des digues. Une question a été posée tout à l'heure à ce sujet. Un texte est à l'état de projet, concernant notamment la question de la charge financière de l'entretien des digues, qui a été repoussée par les collectivités territoriales. Nous allons procéder à une nouvelle concertation, notamment avec l'association des départements de France, pour chercher la meilleure solution dans le partage des responsabilités entre l'État et les collectivités territoriales. J'espère que des textes réglementaires, et si nécessaire législatifs, donneront très rapidement suite à ces concertations très importantes.

J'ai entendu un orateur dire que le budget de la prévention des risques d'inondation est en diminution. Ce n'est qu'un effet d'optique : la baisse de 20 millions d'euros entre 2012 et 2013 de ce budget est due, pour 15 millions d'euros, non pas à une baisse des crédits mais à un transfert des dépenses budgétaires vers le fonds de prévention des risques naturels majeurs. Ce transfert concernera, pour 3 millions d'euros,

l'élaboration des plans de prévention des risques naturels et l'information préventive, pour 6 millions d'euros la cartographie des surfaces inondables et des risques d'inondation, et pour 6 millions d'euros la mise en œuvre des programmes d'action.

J'ajoute que nous nous sommes engagés dans la définition d'une stratégie nationale de gestion des risques d'inondation qui devrait être terminée d'ici la fin de l'année ou le début de l'année prochaine. Ce sujet pourrait d'ailleurs être présenté à votre commission. La nouvelle stratégie nationale de gestion des risques d'inondation est en cours de finalisation. Je suis tout à fait favorable à ce qu'elle soit présentée aux parlementaires et fasse l'objet d'une discussion.

Jacques Krabal a posé une autre question sur les déchets nucléaires à faible activité. Il est vrai que nous avons trouvé à l'arrêt ce dossier de recherche de sites : il faudra le reprendre en 2013. En ce qui concerne la sûreté nucléaire, j'indiquerai d'abord que les moyens de l'Autorité de sûreté nucléaire sont stables. La baisse des autorisations d'engagement est, là aussi, purement technique : elle résulte en réalité d'une opération exceptionnelle de prise à bail qui a été conduite en 2012 et n'a pas à être reconduite en 2013.

J'indiquerai également, car vous m'avez interpellé sur ce point dans votre question, que les moyens de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, l'IRSN, sont préservés, puisque la baisse de la subvention budgétaire qui lui est allouée sera compensée par une hausse de 5 millions d'euros de la fiscalité affectée. J'en avais évoqué le principe devant la commission : je vous le confirme aujourd'hui. Jérôme Cahuzac et moi-même signerons dans les prochains jours un arrêté en ce sens, qui traduira concrètement cette décision de renforcer les moyens de l'IRSN.

Jacques Krabal m'a aussi interrogée sur une étude en cours sur les modèles économiques des établissements de recherche. Elle sera rendue en mars 2013 et bien sûr ses conclusions seront partagées avec le Parlement.

Geneviève Gaillard est intervenue sur les enjeux de la biodiversité. Je voulais à cette occasion souligner et saluer l'importance de l'accord international conclu à Hyderabad, qui permet de prolonger la dynamique de l'accord de Nagoya. Il est important sur deux points : le premier, c'est la question des financements, puisque pour la première fois un accord international prévoit un financement multilatéral en faveur de la biodiversité ; le second, c'est la question chère à Frédéric Cuvillier comme à moi-même de la biodiversité marine, sujet sur lequel le Président de la République est intervenu lors du sommet de Rio et sur lequel la France soutient des positions fortes. Nous avons obtenu à Hyderabad que, pour la première fois, il y ait un inventaire mondial des zones d'intérêt écologique et biologique majeur, y compris en Méditerranée. Maintenant doit se poursuivre notre engagement sur le droit de la haute mer, qui ne doit pas être une zone de non-droit environnemental.

On a évoqué également la question de l'ONEMA à laquelle je suis sensible, comme à la situation de tous les opérateurs placés sous la tutelle de l'État.

Ce qui m'amène à la question de Denis Baupin sur le budget et la fiscalité écologique. La feuille de route de la conférence environnementale a fixé sur ce point un programme de travail très ambitieux. Le 26 octobre dernier, lorsque nous avons fait le point avec tous les partenaires de la conférence environnementale, que ce soient les syndicats, les organisations non gouvernementales, les représentants des employeurs, les élus locaux, nous avons procédé aux prémices de la mise en place du comité permanent sur la

fiscalité écologique. J'ai écrit la semaine dernière à l'ensemble des parties prenantes pour leur demander de désigner leurs représentants. Cette instance va donc être mise en place très rapidement, pour mener à bien le programme de travail prévu sur la fiscalité écologique, portant notamment sur les sujets qui ont été évoqués comme la fiscalité des carburants ou les subventions néfastes à l'environnement. Je voudrais souligner que l'annonce qui a suivi le séminaire de compétitivité ne signifie pas un report de ce programme de travail, bien au contraire : sur la base des travaux de la commission de suivi de la fiscalité écologique, le Gouvernement proposera des mesures dans le projet de loi de finances pour 2014. Les 3 milliards qui ont été évoqués pour 2016 s'ajoutent à cette feuille de route, ils ne la remplacent pas.

**M. Bertrand Pancher.** Ce n'est pas ce qui a été dit.

**Mme Delphine Batho, ministre.** Tout ce que nous pourrions faire plus tôt sera fait.

En ce qui concerne la Commission nationale du débat public, monsieur Sermier, elle a toujours eu à sa disposition les moyens aussi bien en personnel qu'en crédits de fonctionnement nécessaires à son action. Le niveau de consommation actuel laisse augurer une sous-consommation des crédits de 2012 et ils sont reconduits à l'identique pour 2013.

En ce qui concerne le Conseil national de la Transition écologique, c'est le CGDD qui en assurera le secrétariat. De la même façon que le CNDDGE n'avait pas de moyens propres, il ne s'agit pas avec la création du Conseil national de la Transition écologique d'engager des dépenses supplémentaires.

M. Bertrand Pancher évoquait le passé, sans doute le bilan de la majorité précédente. Moi, je veux saluer le sérieux, la crédibilité du budget qui est présenté : c'est peut-être un changement de méthode, après les effets d'annonce – Frédéric Cuvillier en parlera au sujet des transports – qui étaient en réalité des engagements pour la réalisation desquels il n'y avait pas l'ombre d'un euro... (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

Nous, nous tenons un discours de vérité, un discours qui ne cache pas les difficultés, qui ne fait pas fi du contexte dans lequel nous nous trouvons et qui assume de participer à un effort de redressement, mais avec une priorité forte et déterminée qui doit aussi mobiliser d'autres moyens que ceux de l'État.

Nous mobilisons les moyens des enchères carbone en faveur du programme de rénovation thermique des logements. Nous allons mobiliser la Banque publique d'investissement pour soutenir les PME engagées dans la transition écologique. Il y a les moyens de l'État, mais il n'y a pas seulement les moyens de l'État pour accompagner cette politique.

Je veux remercier Mme Abeille de son soutien et de ce qu'elle a dit de la difficulté du contexte, mais aussi de la détermination qui est celle du Gouvernement.

Jacques Krabal a évoqué dans sa seconde intervention la place que doit avoir l'agriculture dans la transition énergétique. C'est très juste. Il a mentionné la préservation du Fonds chaleur. Quant à la question du permis de Château-Thierry, j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire : toutes les garanties sont prises par l'administration pour s'assurer qu'il s'agit bien de rechercher des hydrocarbures conventionnels et rien d'autre.

En ce qui concerne la question de M. Saddier, je voulais rappeler que la baisse entre 2012 et 2013 du crédit d'impôt développement durable n'est que la traduction des coups de rabot qui ont été décidés par le précédent gouvernement et



que vous aviez décidé de faire subir au CIDD dans les années passées : la nouvelle majorité travaille au contraire au renforcement des dispositifs de soutien à la rénovation thermique des logements des particuliers.

Jean-Yves Caullet a eu raison de saluer l'engagement des collectivités territoriales dans toutes les politiques écologiques et d'efficacité énergétique. Il a eu raison aussi d'évoquer l'enseignement supérieur des sciences et techniques, notamment pour ce qui concerne le monde du vivant, l'agronomie.

Je n'ai pas compris la remarque de M. Saddier sur le « grand ministère » puisque, précisément, la décision de Jean-Marc Ayrault a été de rétablir un grand ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, alors que pendant les trois derniers mois avant les élections, il n'y avait plus de ministère de l'écologie du tout...

**M. Bertrand Pancher.** Dans les trois derniers mois !

**Mme Delphine Batho, ministre.** Et dans les dix-huit derniers mois, l'écologie et l'énergie étaient séparées ; c'est un choix politique fort d'avoir voulu de nouveau les rassembler. (*Interruptions sur les bancs du groupe UMP.*)

En revanche, j'aurai plaisir à associer le Conseil national de l'air aux travaux du Comité interministériel sur la qualité de l'air.

Je n'ai pas très bien compris les remarques venant de l'opposition sur le caractère prétendument insuffisant de notre budget, dans la mesure où l'UMP a fait un certain nombre de remarques et déposé des amendements consistant à dire que nous ne réduisons pas suffisamment la dépense publique. (*Sourires sur les bancs du groupe SRC.*) Effectivement, nous avons fait un choix que nous assumons, celui de la stabilité des effectifs de la fonction publique. Mais il y a une incohérence totale dans les remarques que vous avez formulées.

Je voudrais saluer l'intervention de Florence Delaunay sur l'importance de tous nos leviers d'action en matière de biodiversité, notamment les parcs naturels régionaux ou nationaux. Leur travail doit être préservé et dans le cadre des procédures qui sont en cours, c'est un point de préoccupation que j'avais évoqué devant la commission : il faut y être particulièrement attentifs.

Vous avez enfin souligné l'importance des plans de prévention des risques naturels.

Arnaud Leroy a souligné tous les enjeux du réchauffement climatique, notamment la nécessité d'avoir des outils de lutte, et proposé d'instaurer une taxe carbone aux frontières de l'Union européenne. Nous sommes sur une trajectoire avec des objectifs pour 2020, et le président François Hollande a eu raison d'ouvrir le débat sur le relèvement des objectifs européens ; cette trajectoire doit nous amener au facteur 4 en 2050 avec un échéancier sur 2030 et 2040. Plus l'engagement européen sera fort dans ce domaine, plus il faudra prendre des mesures pour éviter les fuites de carbone et éviter que l'Europe soit victime d'une concurrence déloyale.

Philippe Noguès a évoqué la politique de l'eau. Je voulais rappeler l'augmentation du budget des Agences de l'eau : nous devons garder à l'esprit la préoccupation relative aux objectifs de la directive-cadre européenne et à l'état des masses d'eau, car les objectifs ne sont pas du tout atteints. Nous travaillons aussi à un état des lieux, d'ici la fin de l'année, sur le plan écophytosanitaire et à un renforcement des objectifs en matière de lutte contre tous les polluants.

Vous avez évoqué aussi la sauvegarde des richesses des milieux marins, ambition que je partage avec Frédéric Cuvillier comme avec tous les élus des littoraux et les nombreux professionnels de la mer. Nous soutenons l'action de l'Agence des aires marines, nous la renforcerons, et je veux saluer la création du parc naturel marin des estuaires picards : viendront bientôt d'autres parcs naturels marins. Nous avons aussi certaines ambitions au niveau international : la France accueillera notamment en 2013 le congrès mondial des aires marines protégées, qui se tiendra à Marseille et en Corse.

Monsieur Capet, je crois que j'ai répondu à une partie de vos préoccupations sur les inondations. Je voulais rappeler que la gestion de crise est pilotée par le préfet, qui est bien l'interlocuteur unique.

Enfin, je remercie Florent Boudié pour ce qu'il a dit sur ce débat budgétaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je tiens d'abord à m'associer aux propos tenus par Delphine Batho pour remercier les rapporteurs de leur implication particulière et saluer le travail réalisé. J'y associe l'ensemble des agents des ministères. C'est un honneur pour moi de pouvoir m'adresser à vous et souligner ainsi l'importance que vous accordez aux questions des transports, plus précisément sur une partie des bancs de la représentation nationale, si j'en juge par la présence massive de parlementaires de la majorité.

Le budget que j'ai l'honneur de vous présenter est un budget d'exigence, un budget responsable, qui marque résolument de nouvelles orientations. La première d'entre elles est la solidité, la réalité, la crédibilité de la parole de l'État. L'État doit être crédible quand il s'engage en matière d'aménagement du territoire ou des transports.

Nous avons aussi la volonté de travailler en confiance avec les collectivités locales – vous l'avez souligné à plusieurs reprises les uns et les autres –, et ce sera l'enjeu d'un débat dans le cadre de l'acte III de la décentralisation. Les collectivités sont en effet intimement liées aux enjeux, aux investissements, au financement des infrastructures. Nous souhaitons donc les entendre pour construire ensemble, travailler en confiance et faire qu'à l'aune de cette nouvelle avancée de la décentralisation une nouvelle responsabilisation nous amène à répondre aux attentes des citoyens.

Nombreux sont ceux qui ont exprimé cette dernière préoccupation. Ainsi Jacques Krabal, Olivier Faure, Rémi Pauvros, d'autres encore, ont souligné combien le nouvel acte de la décentralisation, dans le domaine des transports, consiste à répondre aux attentes légitimes des usagers. Il s'agit d'y répondre en ayant le souci de la qualité du service public. Olivier Faure mentionnait les difficultés rencontrées mercredi dernier par les usagers du RER B à cause d'un incident technique.

Le récent rapport de l'École polytechnique fédérale de Lausanne nous a permis de mesurer le niveau de dégradation de nos infrastructures ferroviaires. Il souligne la nécessité de les moderniser, de consacrer en priorité nos investissements à l'amélioration de leur qualité. Vous pourrez d'ores et déjà noter qu'à travers ce budget le Gouvernement s'est engagé à répondre à cet enjeu. Nous avons ainsi annoncé en

octobre 2012 un plan de modernisation ferroviaire impliquant RFF. La convention relative à l'exploitation des trains d'équilibre du territoire montre ensuite notre préoccupation des territoires et du quotidien de nos concitoyens – elle sera dotée de crédits supplémentaires de 45 millions d'euros. Le maintien de la contribution de l'État à RFF, enfin, contribuera à la nécessaire modernisation des infrastructures.

Ce budget marque une volonté de changement et, vous l'avez souligné, un certain courage. Le courage d'apporter des réponses qui n'ont pas été fournies en leur temps ; celui, cher Alexis Bachelay, d'embrasser la nécessité de la réforme ferroviaire ; celui, après tant d'inertie, de temps perdu, d'affronter les enjeux de la mobilité de demain. Le contexte de la libéralisation ne doit pas nous conduire à revivre ce que nous avons connu avec le plan fret, où la libéralisation fut engagée alors même que nos acteurs publics n'y étaient pas préparés. Nous souhaitons au contraire affronter la situation dont nous héritons avec une claire conscience de nos responsabilités.

Le système ferroviaire dont nous héritons est à bout de souffle. Nombreux sont ceux qui le constatent. Il est grevé d'une dette abyssale, passée de 21 milliards d'euros en 2008 à 32 milliards quelque cinq années plus tard. Plutôt que de nous laisser aller à la fatalité, nous avons souhaité garantir l'avenir du secteur ferroviaire par une réforme indispensable.

Le courage, c'est aussi la mise en place de la commission « Mobilité 21 ». J'évoquais la crédibilité de la parole de l'État : aussi ne nous contenterons-nous pas de simples documents qui, certes, engagent mais, comme l'a souligné Rémi Pavros, relèvent plus du document électoral que d'une vraie réflexion sur l'aménagement du territoire. Je pense au fameux schéma national des infrastructures de transport, le SNIT, qui accumulait pas moins de 245 milliards d'euros de promesses, alors que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, ne bénéficiait que d'un budget de 2 milliards d'euros...

Parce que, j'y insiste, nous sommes responsables, nous avons donc commencé d'y mettre bon ordre, en faisant confiance à la représentation nationale. Du reste, pour en revenir au SNIT, il n'est pas utile que je m'étende, les propos de M. Mariton suffiront : il s'est montré d'une grande clarté et d'une grande justesse dans sa critique. Nous avons, disais-je, décidé de faire confiance à toute la représentation parlementaire.

**M. Martial Saddier.** Ce n'est pas vrai !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Qu'il s'agisse des sénateurs ou des députés, toutes les sensibilités seront représentées au sein de cette commission « Mobilité 21 », qui sera d'ailleurs présidée par l'un d'entre vous, M. Duron, qui ne manquera pas de travailler sur des projets dont certains restent à définir, de les trier afin de pouvoir mettre en œuvre nos ambitions en matière de transport.

**M. Martial Saddier.** Cette commission ne comptera aucun député du groupe UMP !

**M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.** Mais il y aura des sénateurs UMP !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Ce budget est par ailleurs caractérisé par la recherche de financements, par l'innovation et par l'efficacité. À propos de la subvention attribuée à l'AFITF, certains semblent regretter un passé récent. Alain Rodet a pourtant bien rappelé, avec précision, que l'AFITF devait être financée par les dividendes autoroutiers et à même, par conséquent, de répondre aux besoins en matière de transports alternatifs et autres reports modaux. Or si le budget de l'AFITF est aujourd'hui en hausse de 6 %, c'est

bien grâce à une volonté politique, celle qui a permis de trouver des sources alternatives de financement, puisque vous avez bradé les autoroutes pour 15 milliards d'euros dont 4 seulement ont servi au financement de l'AFITF.

**M. Alain Gest.** Cela remonte au gouvernement Villepin !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Savez-vous que les dividendes des sociétés autoroutières permettraient à eux seuls de procurer de 1,5 à 2 milliards d'euros chaque année pour financer les infrastructures en question ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC, écologiste et RRDP.*) Aussi, quand on nous reproche de faire porter ce financement sur le budget de l'État, je considère que c'est un mauvais, un faux procès et que nous n'aurions pas dû faire face à pareille contrainte si vous n'aviez pas fait preuve d'une telle irresponsabilité en 2005.

Les députés de l'opposition, notamment, ont évoqué l'éco-taxe poids lourds. À propos de courage, il semble que vous attendiez notre arrivée avec une grande impatience... car le décret d'application de cette taxe est daté du 6 mai 2012 !

**M. Martial Saddier.** Et qui l'a votée, cette taxe, sur les bancs de la gauche ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Cela devrait rendre le Gouvernement confiant dans votre soutien. L'éco-taxe poids lourds sera donc mise en œuvre selon la volonté du présent gouvernement, et dans la discussion avec les professionnels.

Plus encore, qui, aujourd'hui, a le courage, par le biais de l'augmentation de la redevance domaniale, de demander à ceux qui, chaque année, perçoivent des bénéfices dont certains sont insolents, de participer à la solidarité nationale ? Cette redevance, payée par les concessionnaires autoroutiers, permet de répondre aux attentes légitimes des pouvoirs publics et aux besoins de nos concitoyens.

Ce budget des transports soutient les filières industrielles. Des investissements importants sont prévus dans le secteur aérien, que je n'oublie pas – il me suffit de renvoyer à l'excellent exposé de Jean-Claude Fruteau sur la situation globale de ce secteur mais aussi sur les enjeux majeurs tels qu'Airbus, EADS, ADP... Vous avez insisté sur le travail du séminaire gouvernemental relatif à la compétitivité, privilégiant notamment trois filières : l'aéronautique, le ferroviaire et la construction navale. De ce point de vue, les programmes d'investissements d'avenir seront un outil essentiel.

Ce budget est donc cohérent et répond aux engagements pris par le Président de la République.

Par ailleurs, n'oublions pas que 80 % des échanges économiques se réalisent par la mer. Nous devons recréer une politique maritime intégrée, reconstruire un ministère de la mer embrassant les questions maritimes – enjeu d'avenir évoqué avec passion par Yann Capet, Annick Le Loch, Annick Girardin. Eh bien, cet engagement du Président de la République est désormais réalité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*) La France possède un domaine maritime qu'il nous faudra valoriser ; nous en parlons régulièrement avec Delphine Batho. Il s'agit de transformer les conflits en sources de compétitivité.

Comme l'ont souligné Annick Le Loch et Annick Girardin, nous avons replacé la France au cœur du défi maritime, et nous avons porté cette ambition française dans chacune des rencontres européennes, lors de chaque conseil des ministres de la pêche. Ce fut le cas pour la réforme de la politique commune de la pêche, et je vous remercie d'avoir rappelé

combien la France, depuis le mois de juin, a enregistré en la matière d'importantes avancées, alors que, en arrivant au ministère, je l'ai trouvée isolée.

Nous nous engageons dans des combats difficiles. Il y a quelques semaines, la France a fait preuve, avec de nombreux pays, de sa volonté de modernisation des navires, elle est parvenue à promouvoir l'aide à l'installation des jeunes, les sorties de pêche mais aussi les arrêts temporaires. Les demandes de la France qui ne figuraient pas parmi les propositions initiales de la Commission européenne ont toutes été validées.

Faire du budget des transports un enjeu majeur est une ambition du Président de la République que nous mettons en œuvre sous l'impulsion du Premier ministre. Avec plus de 8,12 milliards d'euros contre 7,8 milliards l'année dernière, il augmente de 4 %. Vous auriez pu, messieurs les députés de l'opposition, vous en réjouir ou tout au moins admettre sa stabilité à périmètre constant; Rémi Pauvros a évoqué un budget solide, en progrès.

**M. Martial Saddier.** Ce n'est pas sérieux!

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Ce n'est pas un budget des annonces impossibles mais au contraire un budget enfin sincère, un budget d'impulsion. Preuve en est qu'au moment où bon nombre essaient d'accréditer l'idée que tout serait arrêté, que les chantiers cesseraient les uns après les autres, nous avons engagé, poursuivi les quatre lignes à grande vitesse. Nous avons relancé la fameuse L2 – un serpent de mer! –, abandonnée depuis plus de dix ans à Marseille. Nous avons lancé le contournement Nîmes-Montpellier.

Notre politique, écoutez bien, consiste à rendre faisable ce qui ne l'était pas, à rebâtir ce qui demande à l'être, à mobiliser les financements nécessaires aux grands projets, notamment quand ils ne l'ont pas été. Je reviens, cher Jean-Jacques Cottel, cher Alain Gest, sur le canal Seine-Nord. Quelle opposition! Comme Delphine Batho, parfois je ne parviens pas à comprendre les parlementaires de l'opposition. Ils répètent qu'il n'y a pas de problème de financement pour le canal Seine-Nord et, dans le même temps, ils nous incitent à chercher des financements européens puisqu'ils n'existent pas. Je rappelle simplement qu'il s'agit d'un engagement du précédent gouvernement, engagement bien tardif puisqu'il a fallu attendre une déclaration présidentielle en 2011...

**M. Alain Gest.** Au moins y en a-t-il eu une!

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** ...pour qu'enfin nous sachions vraiment si la majorité d'alors était ou non favorable à ce canal, projeté en 2004 et dont la déclaration d'utilité publique avait été publiée en 2008. M. Borloo, toujours prompt pourtant à donner des leçons, n'avait même pas demandé plus de 6 % de subventions européennes là où il pouvait en obtenir 20 ou peut-être 30 %.

Alors nous ferons ce que vous n'avez pas réussi à faire; nous nous engagerons là où vous ne vous êtes pas engagés, parce que nous ne sommes pas un gouvernement de renoncement. Nous souhaitons réaliser ce qui est possible,...

**M. Martial Saddier.** Pour l'instant, vous ne faites rien!

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** ...faire preuve d'ambition économique, et faire en sorte que les enjeux auxquels sont confrontés nos territoires, et qui ont été très bien exposés par Jean-Jacques Cottel, puissent trouver des réponses par les faits,...

**M. Alain Gest.** Vous allez régler tout ça!

**M. Bertrand Pancher.** Eh bien, allez-y!

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** ...pas par la parole, mais par les faits, par les actes et par la responsabilité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

**M. Alain Gest.** C'est noté!

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Vous pouvez le noter, monsieur le président de VNF!

**M. Alain Gest.** C'est gravé dans le marbre! (*Sourires*)

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Vous pouvez le noter, d'autant plus que nous avons lancé deux études qui nous permettront de voir à quel niveau les choses n'ont pas été menées correctement; et nous le ferons avec tous les élus, parce que vous avez engagé les collectivités locales, les départements et les régions à faire des investissements, alors même qu'aujourd'hui nous sommes dans l'impasse!

Vous mettrez naturellement cela sur le compte de la crise, mais enfin, il s'agit tout de même d'un partenariat public-privé! Il manque quelques centaines de millions, voire quelques milliards d'euros pour parvenir à ce financement. Nous le construirons et nous essayerons de trouver avec les collectivités, en responsabilité, les solutions à la hauteur de ce grand enjeu.

**M. Alain Gest.** Je regrette d'avoir tenté d'instaurer un dialogue. Cela méritait mieux!

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** M. Herth a posé le problème de la multiplicité des responsabilités en matière de transport: ce faisant, il a anticipé sur le prochain débat, celui qui portera sur la décentralisation. En ce qui nous concerne, en lançant ces travaux, nous affirmons notre volonté de mettre fin à la fracture territoriale. Je rappelle que l'État apporte plus de 3,3 milliards d'euros aux contrats de projets État-région pour la période 2007-2013. S'agissant des opérations ferroviaires et portuaires, nous portons le budget à 450 millions d'euros, contre 322 millions en 2012.

Nous portons une attention particulière à l'avancement des programmes de modernisation des itinéraires routiers, les PDMI, dont Alain Rodet a bien rappelé que le taux d'avancement n'est que de 37 %. Nous portons l'enveloppe des PDMI à 230 millions d'euros, contre 130 millions l'année dernière. Avec les collectivités locales qui, ne l'oublions pas, portent environ 40 % des investissements des PDMI, nous souhaitons faire en sorte que la modernisation des itinéraires routiers non concédés, soit plus de 12 000 km de routes, connaisse un renouveau. Nous savons combien le non renouvellement routier peut constituer un facteur d'insécurité, provoquer des accidents et parfois de graves difficultés sur les territoires: nous répondrons à ce problème.

Je veux parler de l'acte III de la décentralisation et de la modernisation de l'État: ces deux éléments seront essentiels pour le redressement du pays. Plusieurs propositions ont été faites, en vue de la mise en œuvre d'une politique cohérente des transports, qui nous manque aujourd'hui, comme cela a été souligné sur les différents bancs de cette Assemblée. Nous mettrons en œuvre cette politique cohérente des transports et nous veillerons à la responsabilisation des collectivités. Je pense qu'il est également nécessaire de disposer d'une administration dotée de moyens et de compétences, notamment en vue de la construction de la politique maritime intégrée.

Nous portons une attention particulière au volet environnemental. Avec Delphine Batho, qui, dans le cadre de la conférence environnementale, a impulsé une politique volon-

tariste, nous souhaitons donner une traduction concrète, dans le domaine des transports, à notre ambition de transition écologique.

Comme Jean-Jacques Cottel y a fait allusion, ainsi qu'un certain nombre d'entre vous, l'écotaxe poids lourds permettra, par le dialogue, d'apporter des solutions au report modal, mais également à la lutte contre le dumping social dans le domaine routier : c'est un enjeu environnemental majeur.

Nous allons lancer le troisième appel à projets pour la mobilité durable en direction des collectivités locales et mener, bien évidemment, des politiques renouvelées, ambitieuses et pragmatiques en matière de transport de marchandises, à travers les autoroutes ferroviaires, les autoroutes de la mer, les dessertes portuaires, mais également le soutien au combiné.

S'agissant du programme 205, le total des crédits est de l'ordre de 194 millions d'euros. Je ne reviendrai pas sur le détail des enveloppes, mais je rappelle que 142 millions sont affectés aux actions touchant à la sécurité et la sûreté maritimes, et 52 millions à l'action « Gestion durable des Pêches et de l'Aquaculture ». Chère Annick Le Loch, chère Annick Girardin, vous avez eu raison de souligner que ce n'est pas nécessairement le poids de ce budget qui en fait la force, mais bien plutôt ses retombées en matière économique, à savoir un milliard d'euros de chiffre d'affaires et des centaines de milliers d'emplois sur nos littoraux. Nos principaux chantiers consisteront à la fois en l'organisation et en l'accompagnement de l'emploi maritime, au soutien à la qualité et au développement du pavillon français et à la compétitivité de nos infrastructures portuaires.

À ce sujet, je rappellerai l'intervention de Jean-Christophe Fromantin : quoi qu'il ne soit pas l'élu d'un territoire maritime, il a fait, tel un procureur, un bilan sans concessions de la politique menée dans le domaine maritime ; il a exposé la manière dont la France a perdu des parts de compétitivité, parce que ses infrastructures n'ont pas été modernisées, ni reliées à l'arrière-pays. Il a rappelé combien sa façade maritime et ses installations portuaires étaient un atout de compétitivité pour la France.

Je veux revenir également, en quelques mots, sur l'enjeu majeur que constitue le développement de l'enseignement maritime. Comme cela a été dit, nous avons retrouvé l'École nationale supérieure maritime dans un état lamentable : elle était exsangue et nous avons souhaité, dès les premiers jours, y remettre bon ordre, en renouvelant sa direction : certains d'entre vous ont fait référence à la nomination de M. Marendet. Dans quelques jours, nous lui donnerons aussi un nouveau président. Au-delà de ces nominations, nous avons une vraie ambition : nous souhaitons que, cette année, un débat soit ouvert sur l'avenir des formations maritimes, pour que les jeunes puissent se tourner vers ces métiers, après en avoir découvert toutes les potentialités.

Nous œuvrons pour un meilleur équilibre entre les différents usages de la mer – Delphine Batho y a fait référence avec beaucoup de précision –, mais aussi pour la mise en œuvre d'une réglementation et d'une organisation nouvelles, de manière à avoir un État en mer, et une administration à la hauteur du défi maritime.

S'agissant du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », il s'élève à 2 milliards d'euros. Pour le triennal 2013-2015, si l'objectif est de réduire la dette, des hausses de crédits d'investissement seront consenties pour la mise en place du programme majeur que constitue le Ciel unique européen, avec son relais technologique, le système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic

aérien, SESAR ; nous devons également mettre en place le bloc d'espace aérien fonctionnel Europe Central, le FABEC. En 2013, avec un montant de 155 millions d'euros, les dépenses de fonctionnement seront stabilisées, et même en légère baisse.

Je reviens rapidement sur les propos de M. Bénisti, en notant d'abord qu'il a bien peu d'indulgence pour l'action menée par Mme Kosciusko-Morizet contre les nuisances sonores aériennes. (*Sourires sur les bancs du groupe SRC.*) Les plaintes à ce sujet, que Delphine Batho et moi-même entendons quotidiennement, montrent combien l'État n'a pas été à la hauteur de ses ambitions, ni de l'autosatisfaction affichée par Mme Kosciusko-Morizet. La régularité de la procédure a d'ailleurs été contestée par le Conseil d'État, et si son arrêté n'a pas été suspendu, c'est seulement pour des raisons d'intérêt général ; mais la haute autorité a sanctionné l'absence de concertation.

Par ailleurs, je soulignerai simplement que M. Bénisti a raison de ne pas vouloir voter ces crédits, parce que, contrairement à ce qu'il a pu indiquer au début de son intervention, il ne s'agit pas de crédits de continuité. Je rappellerai simplement que la dette du budget annexe est passée, en cinq ans, de 900 à 1 200 millions d'euros, soit 40 % d'augmentation.

**M. Bertrand Pancher.** Vous semblez découvrir la situation !

**M. Martial Saddier.** Il ne fallait pas vous présenter !

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Cette responsabilité, l'ancienne majorité la porte pleinement. Ce budget annexe parvient à contenir la dette, puisque celle-ci diminuera à l'horizon 2014, alors que vous l'avez fait exploser. Je suis donc finalement assez heureux d'entendre que ceux qui ont soutenu la politique qui nous a conduits à la situation où nous sommes, ne s'associeront pas à notre budget.

Mesdames et messieurs les députés, bon nombre d'entre vous ont rappelé les enjeux auxquels nous serons confrontés dans les prochains mois, et notamment la question de la place que la France devra prendre dans les discussions européennes.

Je le dis avec beaucoup de fierté, et j'y associe tous mes collègues : la France a repris sa place en Europe.

**M. Martial Saddier.** Il vous arrive de lire la presse allemande ?

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Tous les conseils des ministres européens, qu'ils soient informels ou non, et l'ensemble des conseils des ministres des transports ont connu la présence des ministres français. Delphine Batho y assiste régulièrement, comme chacune et chacun de nos collègues, pour porter la parole de la France.

Je veux y insister, car c'est important : cela nous a notamment permis, chère Annick Girardin, de faire reconnaître la spécificité de nos outre-mer. Nous parlons de la mer et de la pêche, nous parlons de la puissance maritime de la France, mais encore fallait-il être capable et avoir la volonté politique de faire reconnaître le régime particulier de nos outre-mer, à la façon des Espagnols et des Portugais qui, depuis longtemps, s'étaient vus reconnaître des régions ultrapériphériques, les RUP. Dès le mois de juin, nous avons obtenu que l'ensemble des outre-mer français soient reconnus comme des RUP ; par ailleurs, dès les discussions des mois de septembre et octobre relatives à la réforme du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, le FEAMP, nous avons fait reconnaître le droit des outre-mer de bénéficier de l'ensemble des dispositifs, et notamment du POSEI pêche.

Les différents territoires mesureront bientôt les conséquences de cette implication, qui a été voulue par le Président de la République, et dans laquelle nous nous inscrivons pleinement. Nous avons à cœur de faire respecter la puissance française, qui est aussi la puissance de nos outre-mer. C'est le message que nous voulons adresser aux populations.

Mesdames et messieurs les parlementaires, c'est, je dois le dire, une grande fierté pour moi de voir le Premier ministre et l'ensemble du Gouvernement reconnaître les enjeux liés à ces territoires et leur témoigner du respect. Notre engagement conditionnera l'avenir et le quotidien de nos concitoyens. Il convient de relancer les chantiers qui ont été laissés en jachère pendant tant d'années et, avec la confiance des élus locaux, de faire progresser ce qui n'a pas avancé, de réaliser ce qui est resté à l'état d'annonces. Nous le faisons, avec le souci de rendre service à nos concitoyens, qui nous ont fait confiance, et avec celui de rendre au service public des transports la qualité qu'en attendent les populations de nos territoires. *(Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et RRDP.)*

**M. le président.** Merci, monsieur le ministre. Nous poursuivons nos travaux, puisqu'il reste cinq questions et une dizaine d'amendements : si chacun se discipline, nous aurons terminé vers 21 heures.

Nous en arrivons aux questions.

La parole est à M. Jonas Tahuaitu, pour le groupe de l'Union des démocrates et indépendants.

**M. Jonas Tahuaitu.** Monsieur le Président, madame la ministre, monsieur le ministre, messieurs les rapporteurs, chers collègues, mon intervention porte sur deux points : l'Autorité de sûreté nucléaire et le changement climatique en Polynésie française.

L'Autorité de sûreté nucléaire, autorité administrative indépendante, est chargée, au nom de l'État, du contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection, pour protéger les travailleurs, les patients, le public et l'environnement, des risques liés à l'activité nucléaire.

Or, madame la ministre, chers collègues, comme vous le savez peut-être, Moruroa, l'atoll des essais nucléaires français est en péril et risque de disparaître un jour. Aujourd'hui, des fissures dans le platier sont apparues, signes d'une catastrophe future.

Madame la ministre, la fragilisation du platier de Moruroa n'est-elle pas un événement significatif, qu'il faudrait classer sur l'INES, l'échelle internationale de surveillance des activités nucléaires, afin d'en mesurer la gravité ?

Le rapport du député Jacques Krabal, de la commission du développement durable, ne le mentionne pas : pourquoi ?

L'autorité de sûreté nucléaire, autorité de contrôle, est-elle au courant de cet événement ?

Le second point que sur lequel je souhaitais vous interroger, madame la ministre, concerne le changement climatique en Polynésie française. Vous n'ignorez pas l'extrême vulnérabilité de notre collectivité aux effets du changement climatique.

Ces effets sont nombreux : biologiques, économiques, migratoires, sociaux et tout particulièrement physiques car la Polynésie, qui possède 20 % de tous les atolls, voit le niveau de la mer s'élever inexorablement.

Une élévation du niveau de la mer serait catastrophique pour Moruroa, car elle pourrait fragiliser la couronne de l'atoll et accélérer le transfert vers l'océan du plutonium actuellement présent dans le lagon.

Fort de ce constat, l'adaptation aux effets du changement climatique est donc pour nous une priorité majeure. Nous saluons d'ailleurs la signature du memorandum d'accord relatif à l'initiative conjointe UE-Pacifique sur le changement climatique, dont nous espérons des actions fortes.

Aussi, madame la ministre pouvons-nous compter sur le soutien technique et financier de l'État, pour permettre à la Polynésie de combattre les effets néfastes du changement climatique ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

**M. Denis Baupin,** *rapporteur pour avis.* Très bien !

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

**Mme Delphine Batho,** *ministre.* Monsieur le député, le Gouvernement ne peut pas répondre à la place de l'autorité de sûreté nucléaire, autorité administrative indépendante parfaitement autonome pour rendre ses avis et répondre, je l'espère, à vos préoccupations. Il est d'ailleurs très bien qu'il en soit ainsi, et que la séparation soit stricte entre les prérogatives de l'ASN et celles du Gouvernement.

S'agissant de l'ensemble des préoccupations, qu'elles soient de prévention des risques, de sûreté nucléaire, environnementales ou liées au changement climatique, j'ai eu dernièrement l'occasion de recevoir le ministre Jacky Bryant afin d'évoquer l'ensemble de ces sujets, ainsi que la transition énergétique, qui doit également concerner la Polynésie. Nous avons évoqué une coopération renforcée, et la façon dont le Gouvernement pourrait apporter un soutien technique et un accompagnement sur un certain nombre de projets.

J'entends bien y travailler et poursuivre ces échanges avec lui, notamment concernant certains projets de transition énergétique qui me semblent très intéressants, particulièrement dans le domaine des énergies marines.

**M. le président.** La parole est à M. Arnaud Richard.

**M. Arnaud Richard.** Ma question s'adresse au ministre des transports, et concerne la politique du Gouvernement dans l'ouest de la région parisienne.

Élu de la Seine aval, je pourrais vous questionner, monsieur le ministre sur la liaison de Gand à Conflans-Sainte-Honorine et le développement du transport fluvial ; sur le bouclage de la Francilienne ; sur la ligne nouvelle Paris-Normandie ou sur les injustices quant aux nuisances aériennes dans le ciel de l'ouest francilien.

Mais l'objet de mon propos ce soir, c'est bien le respect des territoires, et le prolongement du RER E « EOLE » vers l'ouest qui aurait, semble-t-il, du plomb dans l'aile.

Monsieur le ministre, je ne peux le croire.

Je ne peux le croire tant les usagers réguliers des transports en commun ferrés entre Paris et la banlieue ouest, dont je suis, ne cessent de se plaindre, à juste titre, de dessertes insuffisantes et de leur qualité médiocre.

Je ne peux le croire tant l'État et la région expliquent, avec raison, qu'il est urgent de développer le logement dans cette partie de la région parisienne.

Je ne peux croire que vous puissiez privilégier le développement de La Défense et la desserte de la Normandie par rapport aux enjeux de développement de la Seine aval, frappée par les difficultés urbaines et la désindustrialisation.

Je ne peux le croire tant les projets de développement économique, et donc de créations d'emplois, sont nombreux sur ce territoire.

Je ne peux croire que vous fassiez d'un rabatement vers la route et ses nuisances votre priorité.

Je ne peux croire qu'il serait question de phaser sa réalisation jusqu'à La Défense dans un premier temps, et de renvoyer la desserte de la Seine aval à la mise en œuvre d'un projet d'amélioration des lignes normandes.

Je ne peux croire que vous soyez insensible à la production potentielle de 2 500 logements par an dans le cadre des 70 000 logements par an à produire en Île-de-France.

Je ne peux croire que vous puissiez douter de l'opportunité et de l'urgence de ce projet unanimement défendu par nos collègues toutes tendances confondues.

Je ne peux croire que, prévu pour être réalisé d'ici cinq à sept ans, tout puisse être aujourd'hui remis en cause.

Monsieur le ministre, je ne peux croire que vous ne mesuriez pas combien, dans l'écheveau des projets en Seine aval, celui-ci est certainement la clef du développement d'un secteur fragile, en devenir, porteur d'un contrat de développement territorial.

Monsieur le ministre, merci de m'indiquer que le projet EOLE n'est pas du vent! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

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

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Monsieur le député, vous vous inquiétez, et vos propos traduisent cette inquiétude. Mais cette inquiétude semble être basée sur des informations qui ne viennent pas du Gouvernement ni des services concernés.

Vous dites que vous ne pouvez y croire. Eh bien, vous avez raison de ne pas y croire! Il vaut mieux vous référer au processus d'études engagé. Ce projet est ambitieux. Il a été évalué, et comme tout projet, il est amené à évoluer dans l'évaluation, précisément parce que les études se poursuivent dans le cadre de l'AFITF qui a mobilisé des moyens pour ces études qui apportent des précisions à l'ensemble du projet.

Je ne puis à cet instant que vous répondre de la sorte. Le projet EOLE est en effet un des projets structurants. Comme je viens de le dire à la tribune, il participe des enjeux du transport quotidien pour les Franciliens et les Parisiens. Chaque jour, des millions de personnes empruntent les transports en commun, et nous avons la volonté, avec Cécile Duflot, de répondre à ce souci constant d'efficacité du transport quotidien, dans le respect de la hiérarchisation, de la soutenabilité et de l'efficacité, dans le cadre du Grand Paris ou d'autres projets qui pourraient répondre aux préoccupations des Franciliens et des Parisiens.

Vous ne voulez pas y croire? Eh bien, ne croyez pas ceux qui, depuis un certain nombre de semaines ou de mois, envoient de mauvais signaux et créent des craintes dans nos territoires, et qui inquiètent injustement les populations. Nous sommes là pour réaliser, pour la compétitivité des territoires, l'efficacité au service du quotidien des Français. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et RRD.*)

**M. Arnaud Richard.** Très bien!

**M. le président.** La parole est à M. Denis Baupin.

**M. Denis Baupin.** Madame la ministre de l'environnement, comme vous le savez, les suites données au rapport Gallois nous ont fortement inquiétés. Vous m'avez répondu tout à l'heure, concernant la fiscalité écologique, que ce que nous avons pu comprendre de la communication du Gouvernement, à savoir qu'elle serait reportée à 2016, n'était pas exact.

Vous avez annoncé qu'elle serait mise en œuvre dès 2014 et serait simplement complétée par 3 milliards supplémentaires en 2016.

C'est une excellente nouvelle, car aussi bien les écologistes politiques que les écologistes associatifs, notamment la Fondation Nicolas Hulot ou le réseau action climat, s'étaient beaucoup inquiétés de ce qui apparaissait comme un renoncement par rapport à un objectif affirmé par le Président de la République lors de la conférence environnementale. Rappelons que notre pays est aujourd'hui avant-dernier, au sein de l'Union européenne, en ce qui concerne la fiscalité écologique.

Deux questions demeurent sur les décisions intervenues suite à ce rapport Gallois dans le domaine de la fiscalité et de l'écologie. La première concerne le crédit d'impôt, qui est prévu pour les entreprises. Nous n'avons pas compris s'il était conditionné ou non. Évidemment, notre préférence irait au conditionnement de ce crédit d'impôt à une action écologique, particulièrement dans le cadre de la transition énergétique qui va être engagée par le Gouvernement. Les entreprises qui agissent en matière de transition énergétique par leurs initiatives pourraient bénéficier de ce crédit d'impôt.

La seconde question concerne l'augmentation de la TVA. Nous sommes, comme beaucoup d'élus, saisis par des élus locaux qui très inquiets des conséquences de l'augmentation de la TVA sur les transports publics. Cette augmentation de TVA irait à l'encontre de la transition écologique que nous souhaitons, parce qu'elle induirait une augmentation des tarifs des transports collectifs, et réduirait donc l'incitation à les utiliser.

Madame la ministre, j'aimerais donc savoir où en est votre réflexion à ce jour sur les conséquences du plan Gallois en matière de fiscalité et d'écologie.

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

**Mme Delphine Batho, ministre.** Monsieur le député, j'ai effectivement rappelé, sur la fiscalité écologique, que le pacte de compétitivité ajoute un complément à la feuille de route pour la transition écologique.

Le programme de travail est très ambitieux et devra permettre de prendre en compte toutes les positions dans le débat sur la fiscalité écologique. Nous avons connu un certain nombre d'échecs par le passé, notamment la taxe carbone. Il faut donc une méthode différente pour que la fiscalité écologique soit acceptée, qu'elle soit juste socialement et efficace écologiquement.

La méthode que nous avons proposée, qui passe par la création du groupe de travail sur la fiscalité écologique, me paraît être la bonne pour avancer de façon sérieuse et avec méthode sur ce chemin difficile. Vous avez rappelé à juste titre que la France est avant-dernière en Europe pour la part de sa fiscalité écologique, et je crois qu'une des clés de l'acceptation de cette fiscalité écologique est son affectation à la compétitivité des entreprises, mais aussi à la politique de transition écologique. Il doit y avoir pour chacun un lien direct entre les revenus de cette fiscalité et l'utilisation qui en est faite.

S'agissant du crédit d'impôt, le Premier ministre et le ministre de l'économie et des finances ont déclaré que le Parlement serait saisi de ce débat sur les contreparties. La contrepartie majeure, c'est d'améliorer la compétitivité de nos entreprises, ce qui se traduit par des créations d'emplois.

Vous savez que nous souhaitons aussi mobiliser les financements de la banque publique d'investissement au service de la transition écologique. C'est également un projet de loi qui

sera présenté au Parlement. La banque publique d'investissement sera la banque de la transition écologique, et elle permettra aussi d'agir en faveur de ce pacte productif.

Pour ce qui est de la TVA, nous avons défini trois taux. Le taux lié aux produits de première nécessité va baisser, ce qui est également une mesure de soutien au pouvoir d'achat des catégories populaires. Le taux intermédiaire va augmenter, et le taux normal, qui était jusqu'ici de 19,6 %, sera relevé.

J'entends un certain nombre d'inquiétudes concernant le secteur des transports ou celui du bâtiment. Je rappelle que la baisse du taux de 5,5 % concerne également l'énergie. Quant aux entreprises concernées par le taux intermédiaire, elles vont bénéficier directement du crédit d'impôt. Elles auront donc un soutien de l'État et ne seront pas perdantes.

**M. le président.** La parole est à M. Éric Alauzet.

**M. Éric Alauzet.** Madame la ministre, je vais vous parler très concrètement d'environnement, mais aussi de pouvoir d'achat et de factures des habitants, par le prisme de la politique de gestion des déchets.

La loi Grenelle a prescrit un certain nombre de dispositifs pour responsabiliser l'ensemble des acteurs de la chaîne, depuis les habitants jusqu'aux metteurs sur le marché, en passant par les collectivités locales. Pour les metteurs sur le marché, le principe de la responsabilité élargie du producteur s'applique ; pour les collectivités, c'est la taxe générale sur les activités polluantes et pour les habitants, la facturation incitative ou la redevance incitative.

Tout cela suit une logique précise : changer totalement de philosophie en matière de déchets et faire de nos déchets des produits, des ressources, des matières premières secondaires. L'objectif de ne plus incinérer aucun déchet est tout à fait atteignable.

En pratique, où en sommes-nous ? Sur la redevance incitative, nous observons un réel attentisme. Il faudra sans doute pousser un peu les collectivités pour arriver, soit à la redevance, soit à la taxe. La possibilité est avérée d'utiliser la taxe, qui représente aujourd'hui 80 % des collectivités, bien qu'elle soit moins efficace que la redevance, mais pourquoi pas ? En tout cas, il y a un peu de retard à l'allumage.

En tout cas, cela permet souvent de diminuer la quantité de déchets dans les poubelles de nos concitoyens de 15 à 20 % en milieu urbain et de 40 % en milieu rural. Cette méthode est aujourd'hui la plus efficace pour réduire le volume de la poubelle grise, qui correspond aux déchets résiduels. Bien sûr, les déchets vont dans les autres filières et ne disparaissent donc pas, mais ceux qui nous embêtent sont bien les déchets de la poubelle grise.

Quant à la TGAP, elle a été malheureusement détournée de son objectif initial. Les modulations appliquées lors de la dernière législature ont porté essentiellement sur des éléments marginaux tels que la performance des installations de traitement ou les modalités de transport. Demain, la TGAP devra être modulée en fonction des performances de tri et de valorisation. Nous devons changer complètement d'approche à l'égard de la TGAP.

Enfin, je termine mon propos par l'enjeu principal : la responsabilité élargie du producteur. Les collectivités attendent beaucoup de la mise en place des REP. Comme vous le savez, elle fut laborieuse pour les emballages, les imprimés non sollicités et les déchets d'équipements électriques et électroniques. Aujourd'hui, la REP meubles est arrivée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Il serait opportun que la TGAP, qui en est la contrepartie – on dira « le bâton » –, soit concomitante

à la mise en place de la REP, et non repoussée à six mois ou un an comme c'est le cas aujourd'hui : la REP meubles est mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 2012 mais la TGAP ne s'applique qu'à partir du 1<sup>er</sup> juillet ! Cela entraîne un manque à gagner pour les collectivités. Au bout du compte, c'est la facture de l'utilisateur qui est pénalisée.

**M. le président.** Merci, monsieur le député.

**M. Éric Alauzet.** En effet, si l'on ajoute aujourd'hui les REP, la suppression de la modularité sur la TGAP...

**M. le président.** Nous avons bien compris, mon cher collègue.

**M. Éric Alauzet.** ...et la TVA, la facture peut augmenter de 6 %. Je vous incite donc, madame la ministre, à être extrêmement vigilante sur la question des REP. Il ne faut pas mollir !

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

**Mme Delphine Batho, ministre.** S'agissant de la gestion des déchets, comme je l'ai déjà dit devant la commission du développement durable, je serais très favorable à ce que des travaux parlementaires permettent d'établir un état des lieux global. Nous avons eu cette discussion avec la sénatrice Évelyne Didier, présidente du groupe d'études sur la gestion des déchets au Sénat. Le Gouvernement est très favorable à ce que des travaux parlementaires permettent d'avoir une vision d'ensemble et de définir une stratégie globale sur cette question.

Ce que vous avez dit sur la TGAP correspond très exactement à la feuille de route de la conférence environnementale au sujet de l'évolution de cette fiscalité. Cela correspond aussi à notre programme de travail relatif à l'aspect incitatif de la TGAP que vous avez évoqué.

Quant à la REP meubles, nous en avons également discuté avec le président Chanteguet devant la commission du développement durable. Le respect de la date du 1<sup>er</sup> janvier pour l'entrée en vigueur du relèvement de la taxe est un sujet technique. Je propose d'approfondir ces discussions dans les prochains jours, en y associant le président de la commission, afin d'entendre l'ensemble des interlocuteurs et d'apporter la meilleure réponse à cette question, en respectant la date de création de la filière mais en examinant la question des sanctions qui pose un certain nombre de difficultés.

**M. le président.** La parole est à M. Patrice Carvalho, pour une première question.

**M. Patrice Carvalho.** Madame la ministre, suite à la remise du rapport Gallois, le Gouvernement a annoncé son intention de mettre en place d'ici 2016 une nouvelle fiscalité écologique – nous en avons déjà parlé tout à l'heure – dont le montant pourrait s'élever à 3 milliards d'euros environ. Je sais que la réflexion n'est pas aboutie et qu'une concertation préalable est prévue. Toutefois, il serait utile d'en savoir un peu plus sur vos intentions.

Lorsque nous évoquons la fiscalité écologique, nous ne parlons pas tous du même contenu. Certains pensent que c'est par un surenchérissement des prix que nous modifierons le comportement de nos concitoyens. Or une telle démarche conduit à pénaliser ceux qui ont des revenus modestes, tandis que les plus riches peuvent payer les hausses de prix sans modifier leurs habitudes de consommation.

L'exemple des carburants en est la preuve. On a pu penser que les tarifs élevés à la pompe diminueraient la consommation et dissuaderaient nos concitoyens de recourir systématiquement à leur voiture. Rien de significatif ne s'est produit. Je

suis député d'une circonscription rurale. Les habitants des villages n'ont pas d'alternative de transport fiable qui leur permettrait de laisser leur véhicule, et ils le paient au prix fort. Le montant de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques représente 49 % du prix du gazole, 57 % du prix de l'essence sans plomb et 25 % du prix du fioul domestique. À cela s'ajoute la TVA à 19,6 %, appelée à augmenter. Cette fiscalité, qui permet de faire entrer 25 milliards d'euros par an dans les caisses de l'État, crée une fracture écologique en pénalisant les plus modestes sans changer leur rapport à la voiture, faute d'autre choix et, surtout, d'autre moyen. Quand allons-nous nous attaquer à cette question ?

En revanche, et à l'inverse, le transport routier bénéficie d'un dispositif de remboursement de TICPE sur le gazole. Certes, il y a des entrapprises et des emplois à la clé, mais aidons-nous ainsi à développer une alternative à la route ? Nous pourrions dire la même chose au sujet des exonérations de TICPE sur le transport aérien, dont la suppression pourrait entraîner l'augmentation du prix des billets pour les passagers.

Voilà, madame la ministre, un beau lot de contradictions qui ne servent pas la cause de l'écologie et qui créent, surtout, davantage d'inégalités. Quand allons-nous les affronter ?

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

**Mme Delphine Batho, ministre.** La fiscalité écologique est incitative : son but est d'inciter chacun à changer ses comportements. Vous avez raison de dire que l'une des difficultés de la réflexion que j'évoquais tout à l'heure et des travaux que nous allons conduire réside dans le fait qu'une partie de nos concitoyens n'ont pas d'autre choix que d'emprunter leur voiture pour aller travailler, parce qu'ils habitent en milieu rural où il n'existe pas de transports en commun. Ce point avait posé une difficulté majeure dans le projet relatif à la taxe carbone porté par le précédent gouvernement, qui conduisait à un certain nombre d'injustices sociales. Vous avez donc raison de souligner l'enjeu majeur de la justice sociale dans la mise en œuvre d'une fiscalité écologique. C'est en tout cas mon point de vue, et c'est ce que j'appelle le défi de la social-écologie. Sachez que le Gouvernement est particulièrement attentif à cette préoccupation.

S'agissant du prix des carburants, vous connaissez les mesures d'urgence prises par Pierre Moscovici et le Gouvernement à la fin du mois d'août, au moment de la flambée des prix. Nous attendons les conclusions prochaines d'un rapport de l'Inspection générale des finances sur les suites qui pourront être données aux mesures prises. La difficulté est que le prix des carburants est aujourd'hui le même pour tous, alors que les situations sociales sont très différentes d'un territoire à l'autre, et d'une catégorie sociale à l'autre. La difficulté est de prendre en compte la diversité des situations sociales, qui conduit effectivement aujourd'hui à un certain nombre d'injustices. Tout le monde n'est pas égal face à la hausse des prix des carburants.

Il faut donc à la fois inciter nos concitoyens à utiliser des voitures propres – c'est aussi le choix qu'a fait le Gouvernement en soutenant massivement, par le biais du bonus écologique, un changement de modèle dans l'achat des véhicules – et les encourager à emprunter les transports en commun. Encore faut-il que ceux-ci puissent absorber une demande supplémentaire de transport et qu'ils aient la capacité d'accueillir le public.

Il faut effectivement traiter les situations les plus injustes socialement : le Gouvernement s'inscrit bien dans cette perspective.

**M. le président.** La parole est à M. Patrice Carvalho, pour une seconde question.

**M. Patrice Carvalho.** Madame la ministre, ma seconde question concerne l'application un peu brutale de la loi sur l'eau. L'hydroélectricité constitue la deuxième forme de production d'électricité en France, derrière l'énergie nucléaire. Elle représente 13 % de la production électrique nationale. L'investissement provient d'ailleurs souvent d'opérateurs privés, à l'inverse des éoliennes que nous avons payées indirectement ! En outre, l'hydroélectricité est aujourd'hui de très loin la première énergie électrique renouvelable, puisqu'elle représente 83 % de la production d'électricité renouvelable : c'est dire son importance et son avenir ! Ainsi, dans la foulée du Grenelle de l'environnement, un objectif a été fixé pour la filière hydroélectrique : porter à 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'électricité en 2020.

Cette production a une particularité : elle est l'œuvre, bien sûr, d'EDF avec 435 centrales et 622 barrages, mais aussi de PME, de collectivités et de particuliers. La petite hydroélectricité représente plus de 2 000 petites centrales et environ 10 % de la production hydroélectrique en France.

Il existe donc un véritable potentiel de développement de cette filière. Pourtant, il nous faut affronter des paradoxes. Ainsi le renouvellement des concessions hydroélectriques va-t-il conduire à des pertes de production du fait des clauses environnementales aux exigences renforcées et inadaptées.

**M. Alain Gest.** C'est vrai !

**M. Patrice Carvalho.** J'ai connaissance du cas d'un petit producteur du Lot, dont le chiffre d'affaires annuel s'élève à 30 000 euros, et à qui l'on demande de réaliser des travaux d'investissement, à hauteur de 400 000 euros, pour se mettre en conformité avec la loi sur l'eau. Nous devons également faire face à des propositions de classement de cours d'eau au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques. Or ces propositions mettent souvent en péril une grande part du potentiel hydroélectrique exploité ou non encore exploité. Ajoutons à cela le fait que les centrales électriques d'EDF ne sont pas du tout en conformité, et que personne ne bouge ; en tout cas, nos policiers de l'eau sont beaucoup moins efficaces dans ce domaine. Je souhaite savoir, madame la ministre, comment vous comptez affronter ces contradictions.

**M. Alain Gest.** C'est une bonne question ! Merci de l'avoir posée : cela nous permettra d'avoir la réponse !

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

**Mme Delphine Batho, ministre.** Monsieur Carvalho, voulez-vous parler de la contradiction entre la biodiversité et l'hydroélectricité ?

**M. Patrice Carvalho.** Non, je veux surtout parler de la différence de traitement entre les petits producteurs d'hydroélectricité, à qui l'on demande d'arrêter leur activité, et les grosses centrales qui continuent de produire sans contraintes, par exemple sans qu'on leur impose l'installation de passes à poissons !

**Mme Delphine Batho, ministre.** Tout d'abord, vous avez raison de souligner l'importance de l'hydroélectricité. J'ai également discuté ces derniers jours avec Jean-Paul Chanteguet du problème que vous soulevez.

Vous le savez : dans le cadre des schémas régionaux climat-air-énergie, les régions fixent les orientations en matière d'hydroélectricité. Ces schémas sont en cours de finalisation dans la plupart des régions, et contiennent un volet hydro-



électrique, coordonné dans le cadre de la révision du classement des cours d'eau, finalisé dans certains bassins et en cours de finalisation dans d'autres. Effectivement, j'ai été interpellée par un certain nombre de parlementaires – comme vous venez de le faire – sur les difficultés qui en résultent. Les ouvrages construits sur les cours d'eau bénéficient d'un délai de cinq ans pour être mis en conformité. D'ailleurs, dans de nombreux cas, sur des cours d'eau déjà classés antérieurement, la mise en conformité aurait dû intervenir depuis plus d'une dizaine d'années. Le financement de cette mise en conformité est, normalement, d'ores et déjà aidé par les Agences de l'eau, et doit être amplifié dans les dixièmes programmes. Les agences financent ces travaux à hauteur de 50 %. Environ mille ouvrages ont été aidés ces dernières années.

J'ai bien entendu les difficultés que vous soulevez, comme celles que Jean-Paul Chanteguet a portées à ma connaissance. Je souligne que les deux objectifs de production et de protection de l'environnement ne sont pas contradictoires, et qu'il est possible de trouver des solutions dans de nombreux cas. Je m'y emploierai.

**M. Jean-Paul Chanteguet**, *président de la commission du développement durable*. Merci !

**M. le président**. Nous avons terminé les questions.

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

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

#### État B

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

Les trois amendements n<sup>os</sup> 77, 299 et 324 sont identiques.

La parole est à M. Alexis Bachelay, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 77.

**M. Alexis Bachelay**. Madame et monsieur les ministres, chers collègues, vous n'êtes pas sans savoir qu'un club des parlementaires pour le vélo a été créé au début de cette législature. Nous approchons désormais de la centaine de députés et de sénateurs inscrits dans ce club dont l'objectif est – nous ne pouvons pas vous le cacher – de promouvoir une nouvelle politique en faveur du vélo. Il ne s'agit pas simplement de considérer le vélo comme un outil de loisir, ce qui est d'ores et déjà le cas car nombre de nos compatriotes s'adonnent avec bonheur à une pratique sportive, mais également comme un mode de déplacement.

Nous considérons qu'il existe aujourd'hui un enjeu important : celui de compléter les infrastructures existantes. Elles le sont souvent dans le cadre des aménagements et des documents d'urbanisme tels que les SCOT ou les PLU. Beaucoup de régions, de départements, de communes et d'intercommunalités se sont engagés résolument dans cette direction. Nous souhaitons donc interpeller également le Gouvernement à propos des crédits dédiés aux infrastructures, notamment aux routes nationales. Nous pourrions peut-être réfléchir à ce sujet, comme en Allemagne où une ligne de crédits de l'État fédéral est notamment consacrée à l'aménagement de pistes cyclables aux abords des routes nationales.

**M. le président**. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 299.

**M. Denis Baupin**. Je m'exprimerai pour compléter ce que vient de dire Alexis Bachelay, et dans le même état d'esprit, puisque ces amendements ont été déposés par trois groupes pour montrer que ces questions peuvent transcender les familles politiques afin d'encourager le développement de l'utilisation du vélo, pour laquelle notre pays est très en retard.

**M. François Brottes**, *président de la commission des affaires économiques*. Les amendements ne sont pas déposés par les groupes !

**M. Denis Baupin**. En tout cas, de mon côté, c'est bien mon groupe qui soutient cet amendement.

Il s'agit ici de proposer que 10 % des budgets alloués aux routes soient affectés à des aménagements cyclables. Ce chiffre a été avancé à de nombreuses reprises, depuis des années, lors des discussions que le club des villes cyclables a eues avec le Gouvernement.

L'idée est de rattraper, comme le disait Alexis Bachelay, le niveau de l'Allemagne en la matière.

À l'avenir, il serait souhaitable qu'une ligne budgétaire spécifique identifie ces aménagements de façon à promouvoir les aménagements cyclables le long des routes nationales, ainsi que tout ce qui concerne les « véloroutes et voies vertes » à propos desquels un appel à projet devait être lancé, lequel n'a toujours pas vu le jour. Ces aménagements doivent permettre à nos concitoyens d'utiliser le vélo ; ils ont bien sûr un objectif écologique – en se déplaçant à vélo, on émet moins de gaz à effet de serre et on pollue moins qu'en utilisant une voiture –, mais ils présentent également un intérêt économique. En effet, le tourisme à vélo se développe beaucoup avec des impacts positifs pour les régions concernées. Je pense notamment aux aménagements le long des fleuves, comme ceux, de grande qualité le long de la Loire,...

**M. Frédéric Cuvillier**, *ministre délégué*. C'est vrai.

**M. Denis Baupin**. ...qui ont attiré des dizaines de milliers de touristes lesquels fréquentent les restaurants environnants et visitent les lieux touristiques à proximité du fleuve.

**M. Alain Gest**. Comme à Budapest.

**M. le président**. La parole est à M. Philippe Goujon, pour présenter l'amendement n<sup>o</sup> 324.

**M. Philippe Goujon**. Mes collègues Baupin et Bachelay ont excellemment défendu les amendements identiques à celui que j'ai déposé avec plusieurs de mes collègues du groupe UMP. Au sein du club parlementaire du vélo qui vient d'être créé, nous avons décidé de déposer ensemble un certain nombre d'amendements pour promouvoir l'usage du vélo au plan sportif ou touristique, mais également dans la perspective d'une utilisation pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Les années passées, certains amendements de ce type avaient été adoptés dans le cadre de lois de finances ou dans celui de la loi sur l'air. Il s'agit aujourd'hui d'aller plus loin et de concrétiser une proposition du groupe de travail qui s'était réuni pendant plusieurs mois, il y a quelque temps, avec les partenaires concernés par l'usage du vélo et, au plan politique, de façon trans-courants, si je puis dire, afin de permettre qu'une partie des crédits dévolus à l'amélioration des routes soit consacrée à l'usage du vélo.

Cette proposition ancienne, récurrente, et adoptée lors de la présentation du Plan national vélo par le gouvernement précédent pourrait être mise en œuvre par ce Gouvernement, ce qui démontrerait une belle continuité dans la promotion, que nous souhaitons tous, du vélo pour l'ensemble de nos compatriotes.

Le second aspect de cet amendement concerne la proposition de financement de l'appel à projet « Véloroutes-voies vertes » à hauteur de 1,5 million d'euros, qui devait être lancé par le ministère des transports en 2012, mais qui n'a pas vu le jour. Je rejoins la proposition de mon collègue Baupin de créer une ligne spécifique d'infrastructures et d'aménagements cyclables au sein du programme « Infrastructures et services de transports ».

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

**M. Alain Rodet, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné cet amendement. À titre personnel, j'y suis défavorable au regard non pas du plan vélo mais du gage proposé. En effet, les prélèvements se feraient sur le programme 170 « Météorologie » et le programme 217 « Soutien financier aux associations en matière de développement durable et dotation au conseil général de l'environnement et du développement durable ». Cela s'apparenterait à la stratégie du Sapeur Cambemer, personnage sympathique de l'imagerie d'Épinal : pour boucher un trou, on en creuse un autre !

Il faut essayer de faire un effort supplémentaire et trouver des moyens de financer le plan vélo, mais, en tout état de cause, les gages proposés ne sont pas appropriés.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Fruteau.

**M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial.** Je suis persuadé de la sincérité de ces amendements. Mais en tant que rapporteur spécial des crédits de la météorologie, je ne peux souscrire au mode de financement prévu.

La météorologie ne consiste pas seulement à prévoir le temps qu'il va faire pendant le week-end. C'est aussi prévoir les alertes, les vents violents, les orages, les tempêtes, les inondations, les cyclones outre-mer. C'est aussi pour assurer par des prévisions fiables la sécurité du trafic aérien et de la navigation maritime.

**M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques.** Tout à fait !

**M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial.** Par conséquent, retirer 33 millions d'autorisations d'engagements aux crédits de la météorologie n'est pas la bonne manière de financer le plan vélo.

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

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** L'objectif de ces trois amendements identiques est tout à fait légitime. Ils visent à encourager la pratique du vélo, dont les vertus ne sont plus à démontrer. Il s'agit d'un enjeu pour les villes, par les aménagements que cela suppose, d'un enjeu environnemental et d'un enjeu touristique, donc économique.

Pour autant, je ne suis pas persuadé que cela soit en puisant dans un budget aussi important que celui de la météorologie que nous pouvons légitimement répondre aux attentes, notamment à celles du club parlementaire du vélo qui vient de se créer.

Par ailleurs, monsieur Goujon, le renouvellement des infrastructures routières nécessite que nous puissions ajouter des crédits et non en retirer. En dépit des efforts du Gouvernement, nous en sommes encore à un niveau insuffisant pour assurer leur renouvellement. Le contexte budgétaire explique également l'avis défavorable du Gouvernement.

Cela étant, puisque la demande est légitime et qu'elle concerne les efforts réalisés par bon nombre de collectivités – de plus en plus nombreux sont les élus concernés par l'aménagement de leur voirie, mais également de leur cœur de ville ou de parcours de mobilité avec une offre de pistes cyclables –, nous souhaitons, lors du prochain appel à projet concernant la mobilité durable – la troisième vague sera lancée prochainement –, que les projets qui seront présentés puissent s'accompagner d'une politique de sensibilisation et d'amélioration des aménagements et de la mobilité cyclables dans les villes.

Nous y serons particulièrement attentifs. Je rappelle que les crédits de l'AFITF ont été majorés par ce Gouvernement et que nous pourrions, dans ces conditions, encourager par l'appel à projets ces pratiques vertueuses.

**M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable.** Excellente réponse !

**M. le président.** La parole est à M. Denis Baupin, peut-être pour retirer l'amendement...

**M. Denis Baupin.** Pour demander une explication complémentaire, monsieur le président.

Nous étions bien conscients en déposant ces amendements, monsieur le ministre, que le gage retenu n'était pas forcément le plus pertinent. Mais vu les règles budgétaires, il fallait bien en trouver un pour que le débat ait lieu. *(Sourires.)*

Que vous nous disiez que dans les appels à projets qui vont plutôt concerner les collectivités il pourra y avoir des projets de mobilité durable prenant en compte le vélo est une bonne nouvelle. De fait, nous souhaiterions que vous nous annonciez que c'est dans le budget des routes que vous pourriez prélever une part de crédits pour les attribuer aux aménagements cyclables.

En l'occurrence, il s'agit aussi de traiter la question des routes nationales, qui ne relèvent pas de la compétence des collectivités, et de faire en sorte que, dans les aménagements concernant l'État, une part soit consacrée aux aménagements cyclables.

Pouvez-vous nous confirmer que cet élément sera pris en compte dans les aménagements qui seront effectués au cours de l'année 2013 et des suivantes ?

**M. le président.** La parole est à M. le ministre. Brièvement, monsieur le ministre, car il faudrait conclure.

**M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué.** Une sanctuarisation financière et budgétaire pour ce mode de transport et de mobilité n'est pas forcément nécessaire. Lorsque des portions de voies seront renouvelées, nous aurons à cœur de prévoir des dispositifs qui prennent en compte la préoccupation et la sécurité des cyclistes.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier. Brièvement également.

**M. Martial Saddier.** Au-delà de la bonne foi du ministre, cette question pose tout de même problème. Ne pas sanctuariser un budget, c'est sortir de cet hémicycle sans aucun message clair.

S'agissant des routes nationales, nous connaissons l'état des finances: avant que des tronçons soient rénovés, remis au gabarit et que des pistes cyclables soient réalisées, nous avons un peu de temps devant nous.

L'appel à projets, monsieur le ministre, portera essentiellement sur les zones urbaines. Cela signifie que l'on exclut tout le périurbain et tous les territoires ruraux.

**M. Jean-Yves Caullet.** Rappelez-vous ce que M. Raffarin a fait pour les routes nationales!

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 77, 299 et 324 ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 458.

**M. Frédéric Cuveillier, ministre délégué.** Il s'agit d'un amendement de coordination, plus précisément d'ajustement technique. Dans le cadre de l'application de la loi du 24 janvier 2012, Voies navigables de France changera de statut le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour devenir un établissement public administratif. Dans le projet de loi de finances pour 2013, il a été fait référence à un transfert au 1<sup>er</sup> janvier de 4 231 emplois au budget général du ministère vers VNF avec une somme correspondante. L'amendement vous invite à procéder à un ajustement du transfert portant le nombre d'emplois transférés à 4 319 et, corrélativement, à faire en sorte que les crédits de masse salariale correspondent à ce nombre d'emplois ajustés.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 458, accepté par la commission, est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Laurence Abeille, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 326.

**Mme Laurence Abeille.** Je n'oserais croire que cet amendement ne soit pas voté. En effet, la lutte contre l'artificialisation des terres est l'une des priorités de votre ministère, tout comme la protection des zones humides. La recherche des modes de transports plus soucieux de l'environnement est une nécessité et le transport aérien n'en fait pas partie.

**M. Martial Saddier.** Ah!

**Mme Laurence Abeille.** Il paraît indispensable d'anticiper le pic d'énergie fossile. Le budget pour 2013 s'inscrit dans une recherche de réduction de dépenses inutiles de l'État. La commission chargée de redéfinir les priorités du schéma national des infrastructures de transports, le SNIT, a été, entre autres, nommée à cet effet. Dans ce cadre budgétaire contraint, il serait incompréhensible que l'on s'obstine à financer des projets coûteux, inutiles et dangereux pour l'environnement.

C'est la raison pour laquelle nous proposons de transférer les 7,3 millions d'euros de crédits de paiement, initialement prévus pour le financement de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes à la création de l'Agence nationale pour la biodiversité, annoncée par le Président de la République lors de la conférence environnementale.

**M. Martial Saddier et M. Bertrand Pancher.** Très bon amendement!

**M. Alain Gest.** Cela demande réflexion...

**M. Denis Baupin.** Cette fois, on ne pourra pas dire que le gage n'est pas recevable!

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

**M. Alain Rodet, rapporteur spécial.** La stratégie nationale de la biodiversité s'appuie désormais sur le fonds d'investissement pour la biodiversité et la restauration écologique. Il apparaît manifestement que les crédits affectés à ce fonds sont largement suffisants. *(Rires.)*

**M. le président.** Merci pour ces explications claires!

Quel est l'avis du Gouvernement?

**M. Frédéric Cuveillier, ministre délégué, rapporteur.** Vous faites référence, madame la députée, au schéma national des infrastructures de transports pour faire en sorte que ce projet soit retranché du SNIT. Je rappelle que la commission SNIT, mobilité 21, n'a pas à traiter des dossiers déjà engagés, mais des projets futurs.

Je rappelle aux parlementaires de l'opposition que la maîtrise d'ouvrage d'État voulue par le précédent gouvernement a été engagée depuis 2008. Le projet est lancé, tant et si bien que le contrat de concession a été signé. Pour cette raison, je ne peux approuver cet amendement.

**M. Martial Saddier.** Donc, l'aéroport se fera!

*(L'amendement n<sup>o</sup> 326 n'est pas adopté.)*

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

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

## Article 64

*(L'article 64 est adopté.)*

## Après l'article 64

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

Nous commençons par deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 55 et 59.

La parole est à M. Martial Saddier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 59.

**M. Martial Saddier.** J'aimerais appeler l'attention sur une spécificité que les élus de la montagne ici présents connaissent bien.

Au fil des années, en zone de montagne, il est apparu que le seul moyen de sécuriser les terrains pour l'alimentation en eau potable, afin notamment d'éviter les glissements de terrain, est la mise en place de réseaux de canaux gravitaires – certains ont plusieurs centaines d'années, ils sont parfois enterrés et construits en bois. Pour éclairer la représentation nationale, précisons qu'en hiver le seul moyen de tenir hors gel l'eau – puisqu'il s'agit d'une ressource naturelle – est de la laisser s'écouler sur le plan gravitaire. Or cette spécificité n'a pas été prise en compte dans la loi sur l'eau.

Cet amendement vise à éviter aux propriétaires et aux villageois la double peine de coûts d'entretien extrêmement élevés et du paiement de la redevance, en les exonérant de cette dernière.

Cet amendement est certes très spécifique mais il est très important pour une partie des habitants des zones de montagne.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Krabal, pour soutenir l'amendement n° 55, même si La Fontaine ne fut pas montagnard... (*Sourires.*)

**M. Jacques Krabal.** Oui, mais il était très attentif aux cours d'eau et aux ruisseaux, tout comme mes camarades du groupe RRDP et moi-même le sommes. (*Sourires.*)

Je souscris aux arguments qui viennent d'être exposés par mon collègue.

J'ajoute qu'il s'agit d'un amendement environnemental puisque les réseaux des canaux d'irrigation contribuent au maintien des équilibres naturels, au maintien des sols et à la lutte contre l'érosion et constituent un instrument très efficace pour la gestion raisonnée de l'eau.

Or cet équilibre a été mis en péril par la loi sur l'eau du 30 décembre 2006 qui a pour effet de pénaliser les systèmes d'irrigation traditionnels en zone de montagne. En France, en effet, à la différence de la plupart des autres pays européens – l'Autriche, l'Italie, la Suisse, notamment –, les prélèvements effectués dans les canaux d'irrigation en montagne ne sont pas exonérés de la redevance aux agences de l'eau même si l'intégralité des prélèvements est restituée dans le milieu naturel et contribue à préserver la biodiversité.

Nous pouvons donc craindre que ce dispositif ne rende impossible l'irrigation en montagne et ne conduise à l'abandon d'un réseau de canaux qui joue pourtant un rôle important.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

**M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques.** Je précise que nos collègues Mmes Massat, Battistel, Berger et quelques autres ont également souhaité appeler l'attention de notre assemblée sur cette question.

Je pense, madame la ministre, qu'il ne faut surtout pas désespérer tous ces bénévoles qui depuis très longtemps entretiennent des réseaux pour que l'eau ne coure plus n'importe comment et ne provoque un phénomène d'érosion et de ravinement classique en montagne.

Il serait fortement dissuasif que l'eau qu'ils ne prélèvent pas mais qu'ils se contentent d'entretenir pour éviter les mauvais usages et les accidents leur coûte, d'autant que cela pourrait les conduire à ne plus entretenir ces canaux, auquel cas il faudrait embaucher de nombreux fonctionnaires pour se substituer à eux pour assurer l'entretien de ces espaces.

Dès le départ, la loi sur l'eau a commis une erreur d'aiguillage en considérant qu'il s'agissait de prélèvements, Martial Saddier l'a reconnu lui-même. Mais peu importe la majorité qui a voté ce texte, tout le monde peut faire des erreurs.

Maintenant, il serait intéressant que nous puissions avec cette nouvelle majorité prendre en compte cette proposition, qui n'est pas majeure dans notre débat, mais qui est très importante dans les territoires fragiles que sont les zones de montagne.

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

**M. Alain Rodet, rapporteur spécial.** Ces amendements n'ont pas été défendus en commission mais ont été discutés.

La commission a considéré, d'une part, que les systèmes collectifs bénéficiaient déjà du taux minoré, d'autre part, que ce type de dispositif se heurtait aux difficultés techniques liées à la délimitation des zones : après la zone de montage, il y a le piémont puis la plaine – où cela commence et où cela finit ?

C'est la raison pour laquelle, elle a donné un avis défavorable.

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

**Mme Delphine Batho, ministre.** J'ai bien entendu les préoccupations exprimées par Jacques Kabral et Martial Saddier ainsi que par le président Brottes.

En l'état, l'application de la redevance pour prélèvement sur la ressource en eau définie à l'article L. 213-10-9 du code de l'environnement revêt un caractère incitatif pour répondre à l'objectif d'une gestion équilibrée de la ressource en eau. La difficulté dans les zones de montagne réside dans la présence de canaux traditionnels. Mais il faut bien voir que, même dans ces zones, de réels prélèvements ont lieu et que la redevance doit s'y appliquer. La réglementation actuelle ne permet pas de distinguer parmi des situations différentes.

Ce à quoi je m'engage, c'est à demander à mes services et aux agences de l'eau concernées, celle de Rhône-Méditerranée et Corse et celle d'Adour-Garonne, d'examiner de façon approfondie cette question afin de pouvoir établir une distinction entre les prélèvements effectués sur les canaux traditionnels et des prélèvements réels sur la ressource en eau, qui eux doivent se voir appliquer la redevance.

Dans ces conditions, messieurs les députés, je vous demanderai de bien vouloir retirer vos amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Madame la ministre, je vous remercie de l'esprit d'ouverture dont vous faites preuve. Au moins, la porte n'est pas complètement fermée. Je remercie également François Brottes pour son intervention.

Je dois dire que j'avais déjà défendu le même amendement au moment de la discussion de la loi sur l'eau et que le ministre m'avait fait la même proposition que vous, m'indiquant qu'il demanderait à ses services d'étudier la question...

**Mme Delphine Batho, ministre.** C'était un autre ministre !

**M. Martial Saddier.** Oh, je sais que vous êtes meilleure que tous les ministres de l'environnement qu'on a jamais eus, vous nous le répétez sans cesse depuis six mois ! Il vous reste quatre ans et demi pour m'en convaincre...

Par ailleurs, monsieur Rodet, j'aimerais avancer trois arguments pour répondre aux objections de la commission.

Tout d'abord, la délimitation de la zone de montagne est très précise : la loi montagne définit très clairement ce qui en relève et ce qui n'en relève pas.

Ensuite, vous avez évoqué l'aval et le piémont : sachez que précisément ces canaux protègent ces zones : si l'on abandonnait ces réseaux, donc une bonne gestion de l'écoulement des eaux pluviales dans les zones de montagne, cela aurait des incidences extrêmement fortes en aval. Les zones situées en aval risquent de devoir payer un jour ce qu'elles ne payent pas aujourd'hui, c'est-à-dire l'entretien des eaux pluviales en amont, et en supportant un coût qui sera bien supérieur.

Enfin, il faut bien voir que les personnes qui entretiennent les canaux doivent payer pour de l'eau qu'ils n'utilisent pas et qu'ils ne polluent pas. Du fait des températures très basses l'hiver et de l'impossibilité dans certains massifs d'enterrer les canaux en raison de la roche, le seul moyen, je le répète, de maintenir le réseau en fonctionnement est de laisser l'eau gravitaire couler, sinon il y a gel et il n'y a plus d'alimentation.

Beaucoup de populations sont concernées. Nous avons vraiment besoin de maintenir ces pratiques en zones de montagne sinon cela aura une incidence, y compris dans les zones de plaine.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

**M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques.** Chacun a bien compris que canaliser n'est pas prélever. L'ouverture que vient de faire Mme la ministre est importante et j'ai pour ma part confiance en ce gouvernement que je soutiens. Là où il y a prélèvement, il est normal qu'il y ait taxation et là où il n'y a pas prélèvement, il est normal qu'il n'y ait pas de taxation. Et même si le taux est modéré, monsieur le rapporteur spécial, c'est toujours un taux injustifié, compte tenu des fonctions que remplissent ces canalisations.

J'allais souligner à mon tour – mais Alain Rodet le sait, lui qui connaît bien la montagne – que les zones de montagne sont délimitées par des textes bien précis. Mais à la rigueur, le zonage n'est pas un critère déterminant. S'il y a un prélèvement opéré en zone de montagne, il est normal qu'il y ait une taxation.

J'ai bien compris que Mme la ministre nous invitait à réfléchir aux situations où il n'y avait pas de prélèvement. Et j'estime qu'il serait bon que nos collègues retirent leurs amendements pour prendre acte de l'ouverture du Gouvernement. Comme c'est un Gouvernement qui tient ses engagements,...

**M. Alain Gest.** Ah !

**M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques.** ... je ne doute pas que nous aurons très prochainement une réponse à ce sujet.

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

**M. Martial Saddier.** Pour faire preuve de la même bonne volonté que je manifeste sans cesse, depuis six mois, à la commission du développement durable, je vais retirer mon amendement.

**M. le président.** Et vous, monsieur Krabal ?

**M. Jacques Krabal.** Nous ferons de même, compte tenu de la confiance que nous manifestons à l'égard de Mme la ministre.

Cela étant, madame la ministre, s'agissant de votre engagement de consulter les agences de l'eau, j'aimerais que vous nous disiez combien de temps cette procédure va prendre et quand vous pourrez nous donner une réponse précise.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 55 et 59 sont retirés.)*

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 478 rectifié.

**Mme Delphine Batho, ministre.** Cet amendement vise à généraliser l'accord national signé en mars 2012 entre les fédérations nationales de la chimie et du pétrole et l'association Amaris au sujet des travaux incombant aux propriétaires d'habitations situées à proximité de zones industrielles où s'appliquent des plans de prévention des risques technologiques.

Vous le savez, beaucoup de ces riverains n'ont pas les moyens de réaliser de tels travaux. Un amendement adopté dans le cadre de la première partie du projet de loi de finances porte le crédit d'impôt dont ils bénéficient, donc le soutien de l'État, de 30 % à 40 %, avec une modification du plafonnement.

Le présent amendement, en généralisant l'accord national, entend fixer dans la loi une clef de répartition établie à la suite de discussions entre les représentants de l'Association des maires de France et les principales fédérations concernées afin que collectivités locales et industriels participent à hauteur de 25 % à la prise en charge des coûts supportés par les propriétaires des habitations.

Il est par ailleurs proposé de neutraliser ces participations dans le calcul du crédit d'impôt, ce qui est une précision technique importante.

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

**Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale.** Monsieur le président, la commission n'a pu émettre d'avis sur cet amendement que le Gouvernement vient de déposer. À titre personnel, il me paraît tout naturel d'apporter une aide aux riverains de sites exposés à des risques industriels afin de réaliser les travaux nécessaires dans leur habitation. Je vous invite donc, mes chers collègues, à adopter cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

**M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Cet amendement n'a pas non plus pu être examiné par notre commission mais, à titre personnel, j'y suis bien entendu favorable.

À de nombreuses reprises, nous avons dans cet hémicycle évoqué les problèmes rencontrés par les riverains des sites industriels ou des sites classés Seveso qui sont dans l'obligation de réaliser certains travaux d'isolation et de protection, qui entraînent pour eux des dépenses relativement importantes.

Un crédit d'impôt existe. Et l'accord passé au niveau national entre les collectivités territoriales et les industriels nous paraît important puisqu'il se traduira par une subvention de l'ordre de 25 %. Soulignons que cet amendement prévoit aussi de neutraliser cette subvention dans le calcul du crédit d'impôt.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Sans m'opposer à cet amendement, j'aimerais poser quelques questions à Mme la ministre. L'accord national est signé, vous l'avez rappelé, mais pourquoi l'intégrer dans la loi? Pouvez-vous dresser un rapide bilan de cet accord: fonctionne-t-il ou pas? Ses signataires ont-ils été consultés? Ont-ils donné leur accord à cet amendement?

**M. le président.** La parole est Mme la ministre.

**Mme Delphine Batho, ministre.** Les signataires de l'accord ont été consultés, notamment l'association Amaris et le député Yves Blein. C'était même une demande de leur part car si le Gouvernement a déposé un amendement, je vous le confirme, c'est bien pour assurer la pleine réalisation de cet accord.

*(L'amendement n° 478 rectifié est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 312.

**M. Denis Baupin.** Cet amendement fait suite au rapport que j'ai présenté il y a quelques instants.

Il concerne les véhicules diesel, sujet que nous avons abordé à de nombreuses reprises. Chacun connaît aujourd'hui la dangerosité de ces véhicules: les particules qu'ils émettent ont été classées comme cancérigènes par l'Organisation mondiale de la santé. Le parc automobile français est en outre le plus « dieselisé » du monde, et doit être progressivement « dé-dieselisé » si nous ne voulons pas être condamnés par la Cour de justice de l'Union européenne pour non respect des directives en matière de pollution de l'air.

Cet amendement concerne le bonus-malus. Il ne me paraît vraiment pas cohérent de continuer à délivrer un bonus écologique à des véhicules diesel qui ne respectent pas les meilleures normes en la matière.

Les constructeurs considèrent que la norme Euro 6 permet de résoudre la question des particules fines. Je ne sais pas si nous pouvons leur faire confiance sur ce point, mais nous pouvons au minimum aller dans le sens qu'ils préconisent, en conditionnant l'octroi du bonus écologique à un véhicule diesel au respect de cette norme Euro 6.

Nous connaissons tous les arguments: la France dépense des milliards pour subventionner des véhicules diesel pourtant polluants; cela nous coûte économiquement puisque nous devons importer ce carburant, ce qui en conséquence entraîne la fermeture de raffineries en France – véritable hérésie d'un point de vue industriel.

Je me permets de signaler que M. Gallois a indiqué, lors du dépôt de son rapport, qu'il avait souhaité aborder la question du diesel, mais qu'il avait été incité à ne pas le faire. En tout état de cause, il a précisé qu'il ne trouvait pas pertinent, du point de vue de la compétitivité de la France, de poursuivre cette politique incitant à acheter des véhicules diesel.

Par ailleurs, l'UFC – Que Choisir a publié une étude démontrant que la grande majorité des acheteurs de diesel aujourd'hui se font « enfumer », pour reprendre ses propres termes. En effet, ces véhicules ne sont économiquement pertinents que s'ils sont utilisés plus de 20 000 kilomètres par an, ce qui est loin d'être le cas de tous les véhicules diesel achetés pour circuler en zone urbaine.

Il existe donc aujourd'hui de nombreuses raisons pour arrêter d'inciter nos concitoyens à acheter des véhicules diesel. Une première étape pourrait consister à supprimer la possibilité d'obtenir un bonus lorsque l'on achète un véhicule diesel.

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

**M. Alain Rodet, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas examiné cet amendement.

Toutefois, la norme Euro 6 que vous évoquée n'entrera en vigueur qu'en 2014. Certes, le cas de la France concernant les véhicules diesel est très particulier, notre pays étant très atypique de ce point de vue.

Cela étant, il faut bien considérer aussi que les constructeurs, notamment nos constructeurs nationaux, ont fait des efforts considérables. Si vous êtes allés au Mondial de l'automobile il y a quelques semaines, et sans vouloir faire de la publicité pour le groupe Renault – mais après tout, l'État est encore présent dans son capital, même s'il y est minoritaire – vous avez pu constater que les efforts déployés en matière de diesel sont très importants.

Ainsi, la dernière Clio 4 1,5 litre DCI 90 chevaux, avec 85 à 88 milligrammes d'émission, respecte quasiment la norme Euro 6. Dans la mesure où un effort important est réalisé par les constructeurs, et comme la norme Euro 6 s'appliquera en 2014, laissons les choses se faire! Cette question est difficile, même si je reconnais que le problème du diesel se pose d'une manière particulière en France.

J'émetts donc, à titre personnel, un avis défavorable à cet amendement.

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

**Mme Delphine Batho, ministre.** La qualité de l'air est aujourd'hui un vrai sujet qui fait l'objet d'une stratégie, qui sera mise en place dans le cadre du comité interministériel sur la qualité de l'air. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai augmenté de 18 % le budget consacré à la qualité de l'air. Nous sommes donc déterminés à agir au regard de ce problème de santé publique.

Je tiens en outre à souligner que, si la norme Euro 6 existe, c'est justement pour faire en sorte de réduire la pollution aux particules. Mais, comme l'a indiqué le rapporteur, cette norme n'entrera en vigueur pour les nouvelles homologations de véhicules qu'au 1<sup>er</sup> septembre 2014, et même au 1<sup>er</sup> septembre 2015 pour tous les véhicules neufs.

Par ailleurs, votre amendement renvoie à une discussion de fond qui n'a pas encore eu lieu. Si le bonus automobile constitue un outil contre la pollution au CO<sub>2</sub>, il n'intègre pas aujourd'hui de critère lié à la pollution aux particules.

Vouloir intégrer ce critère dans le dispositif existant concernant le bonus-malus automobile n'est pas le choix qui a été fait jusqu'à présent. Peut-être cela sera-t-il discuté dans le cadre du débat sur la fiscalité écologique concernant la qualité de l'air? Quoi qu'il en soit, tel n'est pas le choix opéré et le bonus-malus reste un outil fondé sur la pollution au CO<sub>2</sub>.

**M. le président.** La parole est à M. Rémi Pauvros, rapporteur pour avis de la commission du développement durable.

**M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis.** Je m'interroge, en tant que rapporteur pour avis, sur cette démarche car le mieux est l'ennemi du bien !

Je ne suis pas convaincu qu'une décision de cet ordre, qui créerait une discrimination, ou du moins une distorsion de concurrence par rapport à d'autres véhicules, ne serait pas remise en cause au niveau européen. Les constructeurs automobiles pourraient en effet s'interroger sur ce choix qui ne relève pas de l'application de cette norme européenne puisque celle-ci sera, comme Mme la ministre l'a rappelé, applicable seulement à partir de 2014. Le choix même de la norme Euro 6 ne me paraît donc pas justifié.

De plus, sur le fond, je rejoins tout à fait l'analyse de Mme la ministre. La commission n'a pas pu examiner cette question fondamentale ; or, il faut un vrai débat sur le diesel et non une simple discussion sur la base d'un amendement, car ce sujet est très important. Nous ne sommes en effet pas du tout convaincus que la norme Euro 6 supprimera les nanoparticules, qui sont pourtant les plus cancérigènes selon les études réalisées. Il y a donc nécessité d'organiser un vrai débat sur ce sujet. À titre personnel, je pense que cet amendement n'est pas conforme à cette volonté politique.

**M. le président.** La parole est à M. Martial Saddier.

**M. Martial Saddier.** Une fois n'est pas coutume, je soutiendrai Mme la ministre. Il est en effet important de rappeler pourquoi le diesel fait débat ; nous en avons longuement débattu au Conseil national de l'air.

Tout d'abord, permettez-moi de vous préciser, monsieur Baupin, que ce n'est pas en supprimant le diesel que vous ferez disparaître le problème des particules fines en France. Le diesel est en effet une des sources d'émission de particules fines, au même titre que l'agriculture ou le chauffage, notamment le chauffage au bois ou utilisant des énergies fossiles.

Par ailleurs, les raisons de la prédominance des moteurs diesel dans notre pays tiennent à notre outil industriel et à l'existence de grandes marques françaises auxquelles nous tenons tous, qui constituent une force de frappe en France, en Europe et dans le monde.

Cette prédominance s'explique également par le fait que nous ne sommes capables de contrôler les particules PM 10 – et demain les PM 2,5 – que depuis 2008. Avant cette date, le débat sur les véhicules était exclusivement centré sur la question du CO<sub>2</sub>. Dans ces conditions, les véhicules diesel dégageaient moins de CO<sub>2</sub> que les véhicules essence.

Ainsi s'explique la prédominance du moteur diesel, avec d'un côté la politique industrielle des grands constructeurs français et des raffineries spécialisées dans le diesel, de l'autre un débat portant exclusivement, avant 2008, sur le réchauffement climatique et les gaz à effet de serre.

Depuis, les constructeurs ont engagé des réflexions technologiques, créant notamment le moteur essence trois cylindres permettant tout à la fois d'abaisser la consommation et de limiter les émissions de gaz à effets de serre et de particules.

De plus, je rejoins Mme la ministre concernant la norme Euro 6, qui s'appliquera...

**M. le président.** Cher collègue, il faut conclure.

**M. Martial Saddier.** J'en termine, monsieur le président, mais il s'agit d'un sujet fondamental pour la santé publique de nos concitoyens : 33 millions de Français vivent dans une

zone de dépassement de PM 10. Notre économie est basée sur le secteur automobile, qui emploie plus d'un million et demi de personnes ; je pense que cela mérite, même si nous sommes vendredi soir, que l'on y consacre quelques instants !

L'entrée en vigueur de la norme Euro 6 en 2014, conjuguée à la durée de vie des véhicules diesel, entraînera la disparition naturelle des véhicules qui ne respectent pas cette norme. Il est donc urgent de poursuivre ce qui avait été engagé avec le Grenelle, notamment avec les plans de protection de l'atmosphère et les zones d'actions prioritaires pour l'air. Je souhaite donc que cet amendement ne soit pas adopté.

**M. le président.** La parole est à M. Denis Baupin.

**M. Denis Baupin.** Je souhaite répondre à ces quelques arguments.

Je n'ignore rien, monsieur Saddier, du processus qui a conduit à commettre l'erreur de n'intégrer que le CO<sub>2</sub> dans le bonus-malus. Même si j'avais salué à l'époque ce type de dispositif, c'était une erreur de ne pas avoir pris en compte les particules fines : cela a contribué à accélérer un mouvement dangereux pour la santé.

Je ne conteste pas non plus le fait que les particules ne sont pas dues qu'aux véhicules diesel. Mais dans les zones où existent des problèmes sanitaires, c'est le cas ! Les organismes qui surveillent la qualité de l'air ont confirmé la responsabilité du véhicule diesel dans les zones où existent des problèmes de santé publique. C'est notamment le cas à Paris, la France risquant justement d'être condamnée pour la mauvaise qualité de l'air dans cette ville.

**M. Martial Saddier.** Paris n'est pas la France !

**M. Denis Baupin.** Je ne suis en revanche pas d'accord avec l'idée que nous ne pourrions pas anticiper l'application d'une norme.

Cette norme ne sera obligatoire qu'à partir de 2014, certes ; mais rien n'interdit aux constructeurs automobiles d'anticiper son entrée en vigueur et de l'appliquer dès aujourd'hui.

J'entends bien que cette discussion est compliquée ; mais chaque fois que nous faisons des propositions concernant le diesel, on nous répond qu'il faut en débattre. Quand donc aura lieu ce grand débat ?

**M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis.** À la rentrée.

**M. Denis Baupin.** Quand aurons-nous réellement l'occasion de pouvoir décider d'une politique cohérente ? Si notre amendement n'est pas adopté – et j'ai l'impression qu'il ne le sera pas –, nous continuerons à laisser penser à nos concitoyens que l'achat d'un véhicule diesel est écologique.

*(L'amendement n° 312 n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Baupin, peut-être pouvez-vous présenter ensemble les amendements n°s 310 et 311.

**M. Denis Baupin.** Volontiers, monsieur le Président.

Faisant suite à mon rapport, ces deux amendements visent à renforcer les crédits dans deux domaines. Le désaccord sur ce sujet ne porte pas semble-t-il sur le renforcement des crédits, mais sur leur pérennisation.

Le premier amendement concerne le fonds chaleur, dont chacun reconnaîtra qu'il constitue un bon dispositif. Or, si l'on s'en tient aux engagements pris à l'occasion du Grenelle

de l'environnement, il serait nécessaire de doubler progressivement les crédits, ce qui représente des sommes importantes. Cet amendement a donc pour but de demander un rapport permettant d'identifier un processus permettant au fonds chaleur de monter en puissance.

Le deuxième amendement relève du même état d'esprit. Il concerne les associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air, et vise, là encore, à pérenniser leur financement. Nous ne mettons pas de proposition sur la table, mais rappelons que cette question se pose aujourd'hui systématiquement, car ces associations sont financées par l'État, les collectivités locales et les entreprises, dont les budgets sont toujours plus contraints. Or, les activités de ces associations deviennent de plus en plus importantes, notamment parce qu'elles travaillent sur la question des gaz à effet de serre.

Nous demandons donc la remise d'un rapport afin de nous éclairer sur le type de dispositif fiscal qui pourrait être imaginé. Il pourrait par exemple être envisagé d'affecter une petite fraction de la fiscalité sur la pollution de l'air au financement de ces associations. Il ne s'agit pas de sommes considérables, mais elles permettraient de leur assurer un financement pérenne.

Le président du Conseil national de l'air ne pourra qu'être d'accord avec cette proposition !

**M. Martial Saddier.** J'attends de connaître l'avis de Mme la ministre !

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces deux demandes de rapports, qui font d'ailleurs elles-mêmes suite à un rapport ? (*Sourires*).

**Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale.** S'agissant de l'amendement n° 310, je précise que le budget consacre cette année 254 millions d'euros au fonds chaleur.

La commission des finances n'a pas examiné cet amendement. Toutefois, il ressort des auditions menées par mes collègues que les responsables de l'agence ont assuré qu'ils disposaient pour l'instant des moyens de mener à bien leur mission sans financement complémentaire.

La question se pose à peu près de la même façon pour l'amendement n° 311. Est-il vraiment nécessaire de rédiger un rapport pour choisir entre une dépense budgétaire ou l'affectation d'une taxe pour augmenter la dotation financière des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air ? Sur cette question, je laisserai mes collègues se décider, mais pour ma part je ne pense pas que cela soit nécessaire dans l'immédiat.

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

**Mme Delphine Batho, ministre.** Nous aurons, au cours du débat sur la transition énergétique, l'occasion d'aborder le sujet du fonds chaleur en même temps que celui du développement de la biomasse. La France dispose en effet d'un potentiel important en la matière, notamment en ce qui concerne le bois énergie, la biomasse représentant déjà la moitié des énergies renouvelables.

Le développement du fonds chaleur sera donc pleinement examiné lors du débat national, puis directement par vous-mêmes, mesdames et messieurs les députés, puisque cela figurera dans la loi de programmation pour la transition énergétique.

Je rappelle que le budget des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air, auxquelles le Gouvernement est très attaché car elles jouent un rôle majeur d'intérêt général, augmente, pour 2013, de 3 millions d'euros dans le cadre de la hausse du budget relatif à la qualité de l'air que j'évoquais. Cela leur permettra notamment d'acquérir du matériel plus performant.

La disposition que vous proposez pose le problème de la fiscalité affectée dont le Gouvernement souhaite maîtriser le développement. Cela dit, comme il s'agit de remettre un rapport, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée. En tout état de cause, je pense que vos deux préoccupations rencontrent un écho favorable et qu'elles trouveront une réponse précise dans le cadre des travaux engagés en particulier dans le débat sur la transition énergétique.

*(Les amendements n° 310 et 311 ne sont pas adoptés.)*

### État C

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

*(Les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » sont adoptés.)*

### État D

#### Après l'article 71

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n° 109 portant article additionnel après l'article 71.

La parole est à M. Éric Alauzet, pour le soutenir.

**M. Éric Alauzet.** Cet amendement concerne l'utilisation des crédits du Fonds d'amortissement des charges d'électrification dont l'objet principal, notamment en milieu rural, est le renforcement des réseaux d'électricité. Il vise à préférer une approche de maîtrise de la demande d'énergie plutôt que le renforcement de puissance du réseau, sous réserve que la démonstration soit faite que les travaux qui visent à économiser l'énergie n'ont pas un coût extravagant et qu'ils permettront d'éviter le renforcement du réseau.

Cette proposition s'appuie sur un certain nombre d'analyses qui ont été conduites par l'ADEME ou par des représentants d'élus locaux qui montrent que, dans certains cas, on peut parvenir à éviter de réaliser des travaux de renforcement de puissance au bénéfice de travaux d'économies d'énergie. Ce dispositif a un intérêt à la fois écologique, économique et social.

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

**Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale.** La commission n'a pas examiné cet amendement qui vise à n'accorder les aides du Fonds d'amortissement des charges d'électrification que sous réserve qu'il soit démontré que les travaux visés ne pourraient pas être évités en réalisant une opération alternative de maîtrise de l'énergie.

À titre personnel, j'émetts un avis défavorable à cet amendement.

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



**Mme Delphine Batho, ministre.** Cet amendement tend à favoriser la maîtrise de la demande d'énergie. Chacun ici, je crois, partage cet objectif qui est aussi celui de la proposition de loi de François Brottes qui contient des mesures favorisant l'effacement diffus ainsi que la disposition dite du bonus-malus visant à soutenir les économies d'énergie en leur donnant une valeur.

Si le Gouvernement partage le souhait de développer une politique de sobriété énergétique, il ne peut pas être favorable à cet amendement, la maîtrise de la demande d'énergie ne pouvant pas se substituer à tous les travaux susceptibles de bénéficier des aides du FACÉ: sécurisation, programmes spéciaux, enfouissement. Je rappelle qu'il existe déjà un sous-programme à cet effet, même si l'on peut penser qu'il est peu utilisé.

En tout cas, en raison de sa formulation très générale, votre amendement imposerait aussi de vérifier, opération par opération, si une approche de maîtrise de la demande d'énergie serait possible. Cette complexité irait à l'encontre du bon fonctionnement du FACÉ, sujet que nous avons abordé tout à l'heure dans la discussion. En effet, beaucoup de parlementaires ont relayé les problèmes posés par la mise en œuvre de la réforme de 2011 et les retards que cela entraînait dans le versement des aides.

**M. le président.** Monsieur Alauzet, retirez-vous votre amendement ?

**M. Éric Alauzet.** Madame la ministre, il ne s'agit pas, bien évidemment, de se substituer à l'ensemble des travaux de développement du réseau lorsque c'est nécessaire, mais simplement de faire la preuve que l'on peut faire différemment.

Vous évoquez la complexité de la mesure que je propose ; c'est possible. En tout cas, il me semblait important de donner un signal en direction de nos concitoyens et des différentes structures qui gèrent ces dispositifs.

Cela dit, je retire l'amendement n° 109.

*(L'amendement n° 109 est retiré.)*

COMPTE D'AFFECTATION SPÉCIALE  
« FINANCEMENT DES AIDES AUX COLLECTIVITÉS  
POUR L'ÉLECTRIFICATION RURALE »

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits du compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale », inscrits à l'état D.

*(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale » sont adoptés.)*

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix les crédits du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres », inscrits à l'état D.

*(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres » sont adoptés.)*

**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, lundi 12 novembre 2012 à seize heures :

Suite de l'examen de la seconde partie de la loi de finances pour 2013 :

Égalité des territoires, logement et ville ;

Politique des territoires ;

Immigration, asile et intégration ;

Sport, jeunesse et vie associative ;

Aide publique au développement ;

Culture ;

Solidarité, insertion et égalité des chances ;

Santé.

La séance est levée.

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

*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>	
<b>03</b>	Compte rendu ..... 1 an	<b>191,20</b>
<b>33</b>	Questions ..... 1 an	<b>142,00</b>
	<b>DÉBATS DU SÉNAT</b>	
<b>05</b>	Compte rendu ..... 1 an	<b>171,40</b>
<b>35</b>	Questions ..... 1 an	<b>102,10</b>
<b>85</b>	Table compte rendu ..... 1 an	<b>35,60</b>
<b>95</b>	Table questions ..... 1 an	<b>23,40</b>

**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 17 novembre 2011 publié au *Journal officiel* du 19 novembre 2011

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 : 3,50 €**  
(Fascicules compte rendu et amendements)