

59^e séance

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014
Texte du projet de loi – n° 1395

SECONDE PARTIE
MOYENS DES POLITIQUES PUBLIQUES
ET DISPOSITIONS SPÉCIALES

TITRE I^{ER}

**AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES POUR 2014 –
CRÉDITS ET DÉCOUVERTS**

I. – CRÉDITS DES MISSIONS

Article 44

Il est ouvert aux ministres, pour 2014, au titre du budget général, des autorisations d'engagement et des crédits de paiement s'élevant respectivement aux montants de 410 458 992 562 € et de 407 409 515 462 €, conformément à la répartition par mission donnée à l'état B annexé à la présente loi.

ÉTAT B

(Article 44 du projet de loi)

**Répartition, par mission et programme, des crédits du
budget général**

BUDGET GÉNÉRAL

**MISSION « ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET
MOBILITÉ DURABLES »**

(En euros)

Mission	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Écologie, développement et mobilité durables	10 242 895 692	9 771 031 911
Infrastructures et services de transports	3 642 015 833	3 669 961 177
Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture	193 089 080	194 043 099
Météorologie	208 561 233	208 561 233
Paysages, eau et biodiversité	279 680 934	278 549 954
Information géographique et cartographique	96 960 029	96 960 029
Prévention des risques	385 969 520	253 184 792
<i>Dont titre 2</i>	40 676 477	40 676 477
Énergie, climat et après-mines	592 228 252	597 488 576
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	2 904 390 811	2 532 283 051
<i>Dont titre 2</i>	2 005 622 151	2 005 622 151
Innovation pour la transition écologique et énergétique	1 100 000 000	1 100 000 000
Projets industriels pour la transition écologique et énergétique	470 000 000	470 000 000
Ville et territoires durables	370 000 000	370 000 000

Amendement n° 846 présenté par le Gouvernement.

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	0
Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	0
Météorologie	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Information géographique et cartographique	0	0
Prévention des risques	0	0
Dont titre 2	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	8 174 043	8 174 043
Dont titre 2	0	8 174 043
Innovation pour la transition écologique et énergétique	0	0
Projets industriels pour la transition écologique et énergétique	0	0
Ville et territoires durables	0	0
TOTAUX	8 174 043	8 174 043
SOLDE	0	0

Article 63

- ① I. – Au 2 de l'article 128 de la loi n° 2003–1311 du 30 décembre 2003 de finances pour 2004, la date : « 31 décembre 2013 » est remplacée par la date : « 31 décembre 2015 ».
- ② II. – L'article 136 de la loi n° 2005–1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006 est ainsi modifié :
- ③ 1° À la deuxième phrase du I, les mots : « 90 % » sont remplacés par les mots : « 100 % » ;
- ④ 2° Il est ajouté après le paragraphe VIII, un paragraphe IX ainsi rédigé :
- ⑤ « IX. – Dans la limite de 60 millions d'euros, le fonds de prévention des risques naturels majeurs mentionné à l'article L. 561–3 du code de l'environnement peut contribuer au financement des études, équipements et travaux de prévention contre les risques naturels majeurs et de protection des lieux habités exposés à des risques naturels, réalisés ou subventionnés par l'État, dès lors qu'ils ont fait l'objet d'un engagement de l'État avant le 1^{er} janvier 2014. Les ministres chargés de l'économie, du budget et de l'environnement arrêtent conjointement, dans cette limite, la liste des opérations qui, entrant dans son objet, peuvent être financées par ce fonds ainsi que les montants correspondants. »

Après l'article 63

Amendement n° 467 présenté par M. Krabal, M. Braillard, M. Carpentier, M. Chalus, M. Falorni, M. Giacobbi, Mme Girardin, M. Giraud, M. Moignard, M. Saint-André et M. Tourret.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

I. – À la seconde phrase du 2 de l'article 266 *decies* du code des douanes, les mots : « 171 000 euros ou à concurrence de 25 % » sont remplacés par les mots : « 200 000 euros ou à concurrence de 30 % ».

II. – La perte de recettes pour l'État et pour l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement n° 295 présenté par M. Giraud, M. Braillard, M. Carpentier, M. Chalus, M. Falorni, M. Giacobbi, Mme Girardin, M. Krabal, M. Moignard, M. Saint-André et M. Tourret.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

I. – Le II de l'article L. 213–10–9 du code de l'environnement est complété par un 7° ainsi rédigé :

« 7° Les prélèvements effectués en zone de montagne pour l'irrigation gravitaire, par des canaux traditionnels gérés de manière collective. ».

II. – La perte de recettes pour les agences de l'eau est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendements identiques :

Amendements n° 33 présenté par M. Cotel et n° 629 présenté par M. Pancher, M. Demilly, M. Hillmeyer, M. Gomes, M. Fritch, M. Favennec, M. de Courson, M. Meyer Habib, M. Tahuaitu et M. Zumkeller.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

Après le 3° du II de l'article L. 541–10 du code de l'environnement, il est inséré un 4° ainsi rédigé :

« 4° Que la couverture des coûts de collecte, de tri et de traitement soit portée, à minima, à 50 % des coûts moyens du service public de gestion des déchets ménagers et assimilés au terme du premier agrément et à 80 % de ces coûts après cinq ans d'existence. ».

Amendements identiques :

Amendements n° 32 présenté par M. Cotel et n° 628 présenté par M. Pancher, M. Demilly, M. Hillmeyer, M. Gomes, M. Fritch, M. Favennec, M. Meyer Habib, M. Tahuaitu et M. Zumkeller.

Produits de grande consommation fortement générateurs de déchets	Kilogramme	0,01
--	------------	------

Amendement n° 587 rectifié présenté par M. Alauzet, Mme Abeille, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, M. Baupin, Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Ruy, M. François-Michel Lambert, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili, M. Roumegas et Mme Sas.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

I. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° Après le troisième alinéa de l'article 266 *sexies*, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

«

Produits fortement générateurs de déchets	Kilogramme	0,01
---	------------	------

».

II. – Ces dispositions entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2015.

Amendements identiques :

Amendements n° 34 présenté par M. Cotel et n° 630 présenté par M. Pancher, M. Demilly, M. Gomes, M. Fritch, M. Favennec, M. Meyer Habib, M. Tahuaitu et M. Zumkeller.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

Les 2° et 3° du II de l'article L. 541–10–1 du code de l'environnement sont abrogés.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

I. – Après l'article L. 541–10 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 541–10–1 A ainsi rédigé :

« Art. L. 541–10–1 A. – À partir du 1^{er} janvier 2014, les metteurs sur le marché de produits manufacturés de grande consommation générateurs de déchets ne participant pas à un dispositif de responsabilité élargie du producteur sont soumis à la taxe générale sur les activités polluantes visée à l'article 266 *sexies* du code des douanes. ».

II. – Le code des douanes est ainsi modifié :

1° Le I de l'article 266 *sexies* est complété par un 11 ainsi rédigé :

« 11. À compter du 1^{er} janvier 2014, tout metteur sur le marché qui, pour les besoins de son activité économique, livre pour la première fois sur le marché intérieur des produits manufacturés de grande consommation générateurs de déchets dont les caractéristiques sont définies par décret, et ne participant pas à un dispositif de responsabilité élargie du producteur, est soumis au présent article. »;

2° Le tableau du B du 1 de l'article 266 *nonies*, est complété par une ligne ainsi rédigée :

« 2. *bis* Tous les metteurs sur le marché de produits fortement générateurs de déchets lorsqu'il existe des produits de substitution à fonctionnalité équivalente dont l'impact environnemental est moindre. ».

« 2. *ter* Tous les metteurs sur le marché, qui pour les besoins de leur activité économique, livrent pour la première fois sur le marché intérieur des produits fortement générateurs de déchets lorsqu'il existe des produits de substitution à fonctionnalité équivalente dont l'impact environnemental est moindre. ».

2° Le tableau du B du 1 de l'article 266 *nonies* est complété par une ligne ainsi rédigée :

Amendement n° 584 présenté par M. Alauzet, Mme Abeille, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, M. Baupin, Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Ruy, M. François-Michel Lambert, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili, M. Roumegas et Mme Sas.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

I. – Les 2° et 3° du II de l'article L. 541–10–1 du code de l'environnement sont abrogés.

II. – Ces dispositions entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2015.

Amendement n° 68 présenté par M. Le Fur, M. Abad, M. Accoyer, M. Albarello, M. Apparu, M. Aubert, M. Jean-Pierre Barbier, M. Benoit, M. Berrios, Mme Besse, M. Blanc, M. Bonnot, M. Bouchet, Mme Boyer, M. Breton, M. Cherpion, M. Chevrollier, M. Chrétien, M. Cinieri, M. Cochet, M. Couve, Mme Dalloz, M. Darmanin,

M. Dassault, M. Debré, M. Decool, M. Degauchy, M. Delatte, M. Door, M. Douillet, Mme Duby-Muller, M. Fasquelle, Mme Fort, M. Foulon, M. Fromion, Mme Genevard, M. Gérard, M. Gilard, M. Gosselin, Mme Greff, M. Guillet, M. Heinrich, M. Hetzel, M. Houillon, M. Huet, Mme Lacroute, Mme de La Raudière, M. Lamblin, M. Lazaro, M. Leboeuf, Mme Le Callennec, M. Le Mèner, M. Le Ray, M. Lett, Mme Louwagie, M. Luca, M. Lurton, M. Mancel, M. Marc, M. Olivier Marleix, M. Marlin, M. Marty, M. Meslot, M. Moreau, M. Morel-A-L'Huissier, M. Moyne-Bressand, M. Myard, Mme Nachury, M. Pélissard, M. Perrut, Mme Poletti, Mme Pons, M. Priou, M. Quentin, M. Reitzer, M. Reynès, M. Salen, M. Sermier, M. Siré, M. Suguenot, M. Tardy, M. Taugourdeau, M. Tetart, M. Tian, M. Jean-Pierre Vigier, M. Voisin et M. Wauquiez.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

I. – L'article 153 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre 2008 de finances pour 2009 est abrogé.

II. – L'article 16 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports est abrogé.

III. – La perte de recettes pour l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

IV. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement n° 844 présenté par le Gouvernement.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

Le II de l'article 11 de la loi n° 2009-1291 du 26 octobre 2009 relative au transfert aux départements des parcs de l'équipement et à l'évolution de la situation des ouvriers des parcs et ateliers est ainsi rédigé :

« II. – Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'intégration, dans la fonction publique territoriale, des ouvriers des parcs et ateliers mentionnés à l'article 10. Ce décret fixe les modalités selon lesquelles sont déterminés, notamment, les cadres d'emplois, grades et échelons d'accueil, compte tenu, d'une part, des fonctions réellement exercées, de leur classification, du niveau salarial acquis pour ancienneté de service et, d'autre part, des qualifications qu'ils possèdent, attestées par un titre ou diplôme ou une expérience professionnelle reconnue équivalente aux qualifications exigées pour l'accès aux cadres d'emplois concernés.

« Dans les cas prévus par le décret susmentionné, une commission nationale de classement est consultée sur la proposition d'intégration formulée par l'autorité territoriale de la collectivité d'accueil. L'organisation et la composition de cette commission sont fixées par ledit décret.

« Les services effectifs accomplis antérieurement en qualité d'ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes sont assimilés pour la carrière à des services accomplis dans les cadres d'emplois d'intégration.

« Les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes sont affiliés au régime de la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales à compter de leur intégration dans les cadres d'emplois de la fonction publique territoriale.

« Les droits à pension sont acquis dans chaque régime lorsque la durée cumulée des services effectués par ces agents antérieurement à leur intégration en qualité d'ouvrier des parcs et ateliers et des ponts et chaussées et des bases aériennes, et postérieurement à leur intégration dans les cadres d'emplois de la fonction publique territoriale est au moins de deux ans. Ils comprennent :

« a) pour les services effectués en tant qu'affiliés à la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales, une part de pension à la charge de ce régime, liquidée au prorata du temps passé dans la fonction publique territoriale ;

« b) pour les services accomplis antérieurement à l'intégration, en tant qu'affiliés au fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'État, une part de pension à la charge de ce régime, liquidée au prorata du temps passé en tant qu'ouvrier des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes. Cette part est calculée sur la base du traitement indiciaire brut effectivement détenu depuis six mois au moins par l'agent au moment de la radiation des cadres, majorée de taux fixes et identiques pour tous les agents prenant en compte la prime de rendement et les heures supplémentaires.

« L'agent a droit à un montant garanti de pension si la somme des parts de pension mentionnées au a) et b) lui est inférieure. Ce montant garanti de pension est liquidé, selon les règles du régime du fonds spécial des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'État, à partir du salaire horaire de référence en vigueur à la date de liquidation, afférent à la classification professionnelle que l'agent aurait pu atteindre sans concours ou examen professionnel en tant qu'ouvrier des parcs et ateliers des ponts et chaussées et des bases aériennes, en tenant compte de la durée d'activité accomplie entre son intégration dans la fonction publique territoriale et sa radiation des cadres. Outre la prise en compte de la prime d'ancienneté, ce salaire est majoré de taux fixes et identiques pour tous les agents prenant en compte la prime de rendement et les heures supplémentaires.

« Le montant garanti de pension est à la charge du régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'État déduction faite de la part de pension prise en charge par la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales à hauteur de la part mentionnée au a).

« Les agents intégrés conservent, à titre personnel, le bénéfice du départ anticipé pour les ouvriers de l'État affectés sur des travaux ou emplois comportant des risques particuliers d'insalubrité prévue au régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'État. Ils peuvent, si besoin est, compléter la durée de services exigée pour bénéficier de ce départ anticipé dès lors qu'ils exercent dans la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités territoriales d'accueil des fonctions ayant, par leur contenu, la même nature que celles qu'ils exerçaient auparavant.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent II en matière de retraite. »

Amendement n° 843 présenté par le Gouvernement.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

Les fonctionnaires et les agents non titulaires relevant du ministère chargé de la mer reconnus atteints de certaines maladies professionnelles provoquées par l'amiante, figurant sur une liste établie par arrêté des ministres chargés du travail et de la sécurité sociale, peuvent demander à bénéficier d'une

cessation anticipée d'activité et percevoir à ce titre une allocation spécifique qui peut se cumuler avec une pension militaire de retraite et une allocation temporaire d'invalidité.

La durée de la cessation anticipée d'activité est prise en compte pour la constitution et la liquidation des droits à pension des fonctionnaires qui sont exonérés du versement des retenues pour pension.

Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article, notamment les conditions d'âge, de cessation d'activité ainsi que les modalités d'affiliation au régime de la sécurité sociale.

Amendement n° 417 présenté par M. Baupin, Mme Abeille, M. Alauzet, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, M. François-Michel Lambert, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili, M. Roumegas et Mme Sas.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 1^{er} mars 2014, un rapport sur l'impact sur les finances publiques des charges futures de la filière nucléaire. Ce rapport doit permettre d'améliorer l'information financière disponible sur les obligations potentielles pouvant être à la charge de l'État, notamment concernant les coûts de l'entreposage et de l'éventuel stockage des déchets et des combustibles usés, ainsi que le coût du démantèlement des installations nucléaires, conformément au rapport de la Cour des comptes sur le coût de la filière électronucléaire. Ces engagements hors bilan doivent être explicités dans l'annexe du compte général de l'État.

Amendement n° 416 présenté par M. Baupin, Mme Abeille, M. Alauzet, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, M. François-Michel Lambert, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili, M. Roumegas et Mme Sas.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 1^{er} mars 2014, un rapport sur l'impact sur les finances publiques d'un accident nucléaire majeur. Ce rapport doit permettre d'améliorer l'information sur les obligations potentielles pouvant s'imposer directement ou indirectement à l'État et aux collectivités locales en cas d'accident nucléaire majeur. Ces engagements hors bilan doivent être explicités dans l'annexe du compte général de l'État.

Amendement n° 263 présenté par M. Giacobbi, M. Brailard, M. Carpentier, M. Chalus, M. Falorni, Mme Girardin, M. Giraud, M. Kral, M. Moignard, M. Saint-André et M. Tourret.

Après l'article 63, insérer l'article suivant :

Le Gouvernement remet au Parlement, avant le 1^{er} juin 2014, un rapport examinant l'opportunité et les modalités de la création d'une ressource fiscale spécifique dédiée au financement de la protection du milieu marin.

Article 45

Il est ouvert aux ministres, pour 2014, au titre des budgets annexes, des autorisations d'engagement et des crédits de paiement s'élevant respectivement aux montants de 2 370 647 048 € et de 2 361 087 018 €, conformément à la répartition par budget annexe donnée à l'état C annexé à la présente loi.

ÉTAT C

(Article 45 du projet de loi)

Répartition, par mission et programme, des crédits des budgets annexes

BUDGETS ANNEXES

(En euros)

Mission	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Contrôle et exploitation aériens	2 155 567 095	2 155 567 095
Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 558 086 511	1 557 423 511
<i>Dont charges de personnel</i>	1 139 250 953	1 139 250 953
Navigation aérienne	553 604 145	553 604 145
Transports aériens, surveillance et certification	43 876 439	44 539 439

Article 46

Il est ouvert aux ministres, pour 2014, au titre des comptes d'affectation spéciale et des comptes de concours financiers, des autorisations d'engagement et des crédits de

paiement s'élevant respectivement aux montants de 194 838 355 449 € et de 194 908 155 449 €, conformément à la répartition par compte donnée à l'état D annexé à la présente loi.

ÉTAT D

(Article 46 du projet de loi)

Répartition, par mission et programme, des crédits des comptes d'affectation spéciale et des comptes de concours financiers

COMPTES D'AFFECTATION SPÉCIALE

(En euros)

Mission	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Aides à l'acquisition de véhicules propres	269 900 000	269 900 000
Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres	268 300 000	268 300 000
Contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants	1 600 000	1 600 000
Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale	377 000 000	377 000 000
Électrification rurale	369 600 000	369 600 000
Opérations de maîtrise de la demande d'électricité, de production d'électricité par des énergies renouvelables ou de production de proximité dans les zones non interconnectées, déclarations d'utilité publique et intempéries	7 400 000	7 400 000
Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs	309 000 000	309 000 000
Exploitation des services nationaux de transport conventionnés	191 000 000	191 000 000
Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	118 000 000	118 000 000

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014

Compte rendu de la commission élargie du jeudi 7 novembre 2013

(Application de l'article 120 du Règlement)

Écologie, développement et mobilité durables

La réunion de la commission élargie commence à quinze heures cinq, sous la présidence de M. Pierre-Alain Muet, vice-président de la commission des finances de l'économie générale et du contrôle budgétaire, de M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques, et de M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Pierre-Alain Muet, président. Monsieur le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, M. François Brottes, M. Jean-Paul Chanteguet et moi-même sommes heureux de vous accueillir pour examiner les crédits du projet de loi de finances (PLF) pour 2014 consacrés à la mission « Écologie, développement et mobilité durables » et aux comptes d'affectation spéciale (CAS) qui lui sont rattachés. Nous étudierons d'abord les politiques de l'écologie et du développement durable, avant

de nous pencher, avec M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les transports, la mer et les affaires maritimes.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial pour la prévention des risques et pour la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. Monsieur le ministre, quelle est votre évaluation de la capacité d'expertise de votre ministère ? Dans un rapport d'octobre 2011 pertinemment intitulé *Le difficile chemin de la taxe poids lourds*, j'avais souligné que la procédure choisie par l'État s'avérait d'autant plus nécessaire que les facultés d'expertise de votre administration déclinaient. Quelles mesures comptez-vous prendre pour renforcer vos possibilités en la matière ? Pourriez-vous nous indiquer la nature de l'évaluation dont le Parlement disposera lorsqu'il sera saisi du débat sur le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) ?

La première partie du PLF – que l'Assemblée nationale a adoptée – contient des dispositions utiles, mais insuffisantes, d'encouragement à la rénovation thermique des bâtiments. L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) assume le rôle de guichet dans ce domaine : quelles instructions lui donnerez-vous pour que les maigres moyens accordés à cette politique soient efficacement employés ? Ce guichet, qui va au-devant des acteurs concernés – notamment les ménages –, sera-t-il adapté pour répondre à cet enjeu du nombre ?

S'agissant de la prévention des risques, pourriez-vous nous décrire la mise en œuvre du choc de simplification dans votre département ministériel ? Les dispositions réglementaires de votre champ de compétence proviennent largement du droit de l'Union européenne : mettez-vous de l'énergie à appliquer ce choc dans les textes européens – et si tel est le cas, quelles initiatives avez-vous prises ? – ou comptez-vous vous en servir comme d'un prétexte pour ne pas avancer ? Ne pourrait-on pas imaginer des formes de rescrit administratif qui inciteraient l'État à prendre des engagements sur la nature et le délai des procédures opposées aux demandeurs ?

La baisse des effectifs de votre ministère s'accroît, puisque neuf fonctionnaires sur dix partant à la retraite ne sont pas remplacés, contre un sur deux auparavant : veillez-vous à ce que cette réduction n'entraîne pas un allongement des délais, mais bien une simplification des procédures ?

Votre ministère participe aux mauvaises pratiques de débudgétisation – en particulier sur l'élargissement des compétences du Fonds Barnier : cela s'explique-t-il par des raisons techniques ou par commodité budgétaire ?

Comment justifiez-vous la suppression d'une trentaine d'emplois à l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) compte tenu de l'importance des missions assurées par cette structure ? Celle-ci compensera la baisse de la dotation budgétaire par une ponction sur son fonds de roulement : cette stratégie est-elle tenable dans la durée ? Alors que le Gouvernement persiste malheureusement à vouloir fermer la centrale de Fessenheim, l'exécutif devrait à tout le moins rendre compte devant la représentation nationale des coûts engagés. Ces dernières semaines, des échanges se sont tenus par voie de presse sur l'évolution des durées d'amortissement des centrales : quelles instructions recevra le représentant de l'État au conseil d'administration d'EDF au sujet de cet enjeu économique et de sûreté nucléaire aux conséquences budgétaires et fiscales importantes ?

M. Marc Goua, rapporteur spécial pour l'énergie et pour le compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale ». Le programme 174 « Énergie, climat et après-mines » aura pour priorités en 2014 d'amorcer la transition énergétique, d'amplifier la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique, et de garantir la gestion économique et sociale de l'après-mines.

Le projet de loi de finances pour 2014 prévoit de porter les autorisations d'engagement (AE) de ce programme à 592,2 millions d'euros et les crédits de paiement (CP) à 597,5 millions. À périmètre constant, cela constitue une baisse des crédits légèrement supérieure à 6 % ; cette diminution porte essentiellement sur l'action « Gestion économique et sociale de l'après-mines » et découle de la diminution naturelle du nombre des ayants droit de l'après-mines.

Au programme 174, s'ajoutent à titre exceptionnel pour 2014 les programmes 403 et 404, qui visent à orienter une part des nouveaux investissements d'avenir vers les projets permettant de mener à bien la transition énergétique et écologique, pour un montant d'investissement total de 1,57 milliard d'euros.

Il convient également d'examiner le CAS dédié au « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale » (FACÉ). Le projet de budget du compte prévoit des recettes constantes, évaluées à 377 millions d'euros

pour 2014, dont 98 % sont affectées au programme 793 sur l'électrification rurale ; celui-ci contient diverses actions visant principalement au renforcement et à l'extension des réseaux.

L'énergie nucléaire représente aujourd'hui environ 75 % de la production électrique, cette part devant décliner à 50 % à l'horizon 2025. Pour autant, la possibilité de prolonger la durée de vie des centrales nucléaires doit donner lieu à une réflexion approfondie ; en effet, l'arrêt de tous les réacteurs du parc actuel, après le même nombre d'années de fonctionnement, poserait de nombreux problèmes. Il serait préférable, pour ne pas dire indispensable, de répartir les investissements liés au renouvellement du parc sur une période plus longue, en prolongeant la durée de vie de certains réacteurs aussi longtemps que l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) les jugera sûrs.

Je suis néanmoins conscient que le nucléaire ne doit pas constituer une échappatoire au développement des énergies renouvelables ; il est à ce titre essentiel d'atteindre l'objectif européen de produire 23 % de l'énergie à partir de sources renouvelables en 2020. Dans cette optique, le Fonds chaleur constitue un outil dont l'efficacité est reconnue par l'ensemble des acteurs de la filière et dont la dotation actuelle – 220 millions d'euros – est jugée insuffisante. Monsieur le ministre, envisagez-vous, pour les années à venir, un renforcement substantiel de ce dispositif ?

Dans les autres domaines, l'État doit poursuivre son soutien aux filières bois, photovoltaïque, hydraulique et éolienne qui font aujourd'hui face à des défis importants. Dans ce cadre, je serai très attentif à la mise en œuvre prochaine du Fonds stratégique de la forêt et du bois, et à la méthode de renouvellement des concessions hydroélectriques – dans ce domaine, monsieur le ministre, où en sommes-nous et quels ont été les choix retenus ?

Le débat sur la transition énergétique ne peut être séparé de celui sur la tarification de l'énergie ; en effet, le coût relativement bas du kilowattheure français devrait augmenter, et nous devons consentir des investissements considérables dans les prochaines années pour financer la production énergétique de demain. Aussi, le niveau de la contribution au service public de l'électricité (CSPE), qui s'élevait à 13,5 euros par mégawattheure en 2013, augmentera pour atteindre 20 euros en 2015. À ce niveau, un élargissement de l'assiette ne devrait-il pas être envisagé ? Il pourrait s'agir de faire financer l'ensemble des coûts de la transition énergétique – et de son accompagnement par les tarifs sociaux – par l'ensemble des consommations d'énergie, et non pas seulement par la seule consommation d'électricité. Dès lors, monsieur le ministre, comptez-vous élargir l'assiette de la CSPE ?

Il est crucial de parvenir au développement d'une économie et d'une société sobres et efficaces énergétiquement. Le débat national sur la transition énergétique (DNTE) a posé un objectif ambitieux de réduction de 50 % de la consommation énergétique finale d'ici à 2050. Un plan de rénovation énergétique de l'habitat (PREH) a été mis en place, avec comme cible la rénovation énergétique de 500 000 logements à l'horizon 2017 ; pour parvenir à de tels résultats, plusieurs mesures seront mises en œuvre : mobilisation de l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) et du programme « Habiter mieux », réduction du taux de TVA pour les travaux de rénovation énergétique dans les

logements, et recentrage du dispositif du crédit d'impôt développement durable (CIDD) et de l'éco-prêt à taux zéro – éco-PTZ.

Des interrogations demeurent toutefois sur le futur Fonds national de garantie de la rénovation énergétique, qui doit favoriser la mobilisation des organismes de financement en faveur de la rénovation ; j'aimerais attirer l'attention de M. le ministre sur ce point, et lui demander s'il peut apporter des précisions sur ce dispositif auquel doit participer la Caisse des dépôts et consignations (CDC).

J'émet un avis favorable sur le vote des crédits de cette mission.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, pour l'énergie. On pourrait qualifier le budget du programme 174 « Énergie, climat et après-mines » d'anecdotique, car il ne s'élève qu'à 592 millions d'euros, dont 550 millions sont consacrés à la gestion de l'après-mines.

Les financements publics ne sont pas pour autant absents de la politique énergétique. Empruntant d'autres canaux, ils représentent des montants importants et méritent donc d'être placés au centre de la discussion de ce PLF pour 2014.

La CSPE constitue l'instrument privilégié du financement des énergies renouvelables ; le blocage de la contribution demandée aux consommateurs entre 2004 et 2010 s'est traduit par l'accumulation d'une dette à l'égard d'EDF estimée à 4,25 milliards d'euros à la fin de 2012. Depuis 2011, le mécanisme de fixation de la contribution unitaire a évolué pour permettre une augmentation annuelle quasi automatique de 3 euros le mégawattheure ; ainsi, en 2013, le niveau de la CSPE, fixé à 13,5 euros le mégawattheure, devrait permettre de couvrir les coûts de l'année et de stabiliser la dette, avant de commencer à la résorber à partir de 2014. Le Gouvernement s'est engagé auprès d'EDF à ce que l'intégralité du déficit de compensation soit remboursée à l'horizon 2018 et à assumer les coûts de portage associés à cette créance. Le mécanisme de fixation du montant de la CSPE est cohérent avec l'engagement de couverture du déficit de compensation d'ici à 2018. Cependant, la prise en compte des coûts de portage devra faire l'objet d'une disposition législative : sera-t-elle inscrite dans le futur projet de loi sur la transition énergétique ?

La résorption du déficit de couverture des charges de CSPE ne résout pas le problème de la hausse de la facture pour les consommateurs sur le long terme. Selon les calculs du ministère, la CSPE devrait atteindre 10 milliards d'euros par an en 2020 ; pour absorber une telle hausse, la contribution unitaire devrait doubler.

L'une des solutions envisagées consiste à élargir l'assiette de la CSPE à l'ensemble des sources d'énergie ; une telle solution s'avère cohérente avec la réalité physique du système énergétique, dans lequel les énergies sont interdépendantes : quelle est votre opinion sur ce sujet, monsieur le ministre ? Favoriser l'acceptabilité de la hausse de la CSPE pour les ménages renforcera bien entendu le développement des énergies renouvelables.

Le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) est un succès : 405 térawattheures cumac (cumulés et actualisés) de certificat ont été délivrés depuis le 1er juillet 2006 et les objectifs fixés aux fournisseurs d'énergie ont toujours été dépassés.

La troisième période du dispositif, débutant au 1er janvier 2015, devrait voir un doublement de l'effort demandé aux fournisseurs, les cibles passant à 200 térawattheures cumac par an ; il s'agit d'un véritable changement d'échelle qui pose une question de coût. En effet, on observe que les fournisseurs d'énergie se sont d'abord concentrés sur les gisements d'économies les plus rentables, comme les changements de chaudière. À l'inverse, les opérations d'isolation des combles ou des toitures n'ont représenté que 9 % des économies générées. De tels résultats ne sont pas surprenants, dans la mesure où ces actions sont bien plus complexes et demandent des apports financiers importants – de l'ordre de 10 000 à 20 000 euros. Par conséquent, n'existe-t-il pas de risque que les fournisseurs d'énergie soient contraints d'accroître considérablement le montant des primes distribuées pour parvenir à réaliser leurs objectifs et d'en répercuter le coût sur la facture des consommateurs ? La CDC propose un système alternatif dans lequel les fournisseurs abonderaient un fonds destiné à la rénovation : cette solution vous semble-t-elle pertinente ?

Il convient d'ériger la rénovation thermique du parc de logements privés au rang de priorité nationale, en poursuivant quatre objectifs : la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la lutte contre la précarité énergétique, le développement d'emplois verts non délocalisables et le rééquilibrage du mix énergétique. Actuellement, les dispositifs de soutien public ne donnent pas pleinement satisfaction : l'éco-PTZ est en perte de vitesse, puisque seuls 34 000 prêts ont été accordés en 2012 – chiffre dix fois inférieur à l'objectif annuel de rénovation de logements privés, fixé à 380 000 par le Président de la République –, et le CIDD, mal calibré initialement, a été progressivement recentré vers une logique de performance énergétique globale.

L'une des pistes envisagées pour faciliter l'accès des particuliers à la rénovation thermique consiste à relier ces dispositifs entre eux afin d'élaborer une offre globale. Un premier pas a été réalisé en 2012, et il est désormais possible de cumuler le bénéfice du CIDD et de l'éco-PTZ pour les ménages dont le revenu fiscal de référence ne dépasse pas 30 000 euros : envisagez-vous d'approfondir ce mouvement nécessaire ?

On observe également que la répartition des tâches entre les différents acteurs n'est pas assez claire et que les ménages ne sont pas suffisamment accompagnés : comment pourrait-on donner corps à la notion de guichet unique de la performance énergétique ?

Enfin, la rente nucléaire a été évoquée comme source de financement possible de la transition énergétique ; il ne s'agit en aucun cas de préempter les décisions de l'ASN ou de court-circuiter le débat sur la transition énergétique, mais de disposer de tous les éléments sur lesquels fonder une réflexion objective.

Nos analyses montrent que l'idée de capter la rente nucléaire pour financer la transition énergétique semble aujourd'hui illusoire, car cette rente se situe à un niveau historiquement bas compte tenu des prix de marché actuels ; en outre, elle est déjà captée en très grande partie par d'autres mécanismes, comme ceux des tarifs réglementés de vente et de l'accès régulé à l'électricité nucléaire historique (ARENH). En revanche, le prolongement de la durée comptable d'exploitation du parc aurait un impact économique, car les investissements d'EDF pourraient être étalés sur dix années supplémentaires, ce qui permettrait de réduire la hausse du tarif de l'électricité de 3 points ; de plus, le report

de dix ans des obligations en matière d'actifs dédiés permettrait à EDF de reprendre une partie des montants déjà provisionnés, à hauteur de 3,3 milliards d'euros. Cette reprise de provision donnerait lieu au versement d'un supplément d'impôt sur les sociétés de 1,3 milliard d'euros en 2013. Ces estimations sont-elles exactes ?

Enfin, si la décision du prolongement du parc était prise, pourriez-vous vous engager à ce que l'argent récupéré soit fléché vers la transition énergétique ? Dans tous les cas, cette décision doit entrer dans le cadre, fixé par le Président de la République, de diminution de la part du nucléaire à 50 % du mix énergétique.

M. Jean-Marie Le Guen, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères. Le journal *Les Échos* s'interrogeait ce matin en ces termes : « Y aura-t-il de l'électricité à Noël ? ». Les énergéticiens ont déjà attiré notre attention sur les difficultés du marché de l'énergie en Europe. La Commission européenne a proposé des politiques successives et peu cohérentes en la matière : elle a d'abord privilégié le marché, puis s'est penchée sur le climat avant d'insister sur les problèmes de compétitivité. Dans le même temps, le prix du quota de CO₂ s'est effondré. Cette situation dégradée résulte non seulement des errements de la gouvernance européenne, mais également des choix opérés en Allemagne depuis l'époque du gouvernement Schröder.

Des dysfonctionnements sont apparus dans le système énergétique de l'Allemagne : son coût, croissant, s'avère prohibitif ; il a conduit l'Allemagne à mettre en place pour son industrie – notamment ses électro-intensifs – des mécanismes d'exonération de charges, qui se situent à la limite de la légalité européenne et qui, répercutés sur les seuls ménages, font l'objet de très vifs débats publics. Dans le même temps, l'électricité issue des sources renouvelables a entraîné, en Allemagne et chez ses voisins, de graves problèmes pour les réseaux de transport, qui n'ont pas été conçus pour fonctionner de manière intermittente. Le marché de gros de l'électricité a subi un effondrement des prix, et l'abandon du nucléaire a induit un transfert vers le charbon et le lignite, qui constituent des énergies fossiles très polluantes. Ce modèle national non coopératif empêche tout développement d'une politique européenne de l'énergie.

Comment envisagez-vous, monsieur le ministre, la coordination et le dialogue entre les pays européens afin d'assurer la transition énergétique et, plus largement, la décarbonisation de l'économie ? À quelles conditions pourrions-nous maintenir une sécurité d'approvisionnement à un coût supportable en Europe ?

Quelle est votre vision d'une communauté européenne de l'énergie et de sa gouvernance ? Comment pourrait s'opérer une reconnexion de la production d'électricité renouvelable et du marché, compte tenu de la maturité du secteur ? Comment comptez-vous sécuriser les investissements de long terme économes en carbone ? Quelles sont les priorités européennes en matière de technologies du futur ?

Paris accueillera probablement la conférence des parties sur les changements climatiques (COP 21) en 2015 : celle-ci traitera de la limitation des émissions de gaz à effet de serre pour l'après-2020. Afin de ne pas rééditer l'expérience malheureuse de Copenhague, comment allez-vous préparer politiquement cette réunion ? Par ailleurs, nous devons attacher une attention particulière à l'avenir de la transition énergétique en Afrique subsaharienne : soutenez-vous l'idée

d'en faire un sujet central de la COP 21, afin que des acteurs énergétiques majeurs – l'Europe, les États-Unis et la Chine – prennent des initiatives sur ce terrain ?

M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis de la commission du développement durable, pour la protection de l'environnement et la prévention des risques. Mes questions porteront sur les risques technologiques, le financement de la sûreté nucléaire et la lutte contre la pollution de l'air.

La loi du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, dite loi DDADUE, a permis d'améliorer substantiellement le cadre applicable aux plans de prévention des risques technologiques, dont la généralisation se heurtait à des difficultés récurrentes. C'est ainsi qu'a été instituée une contribution des industriels et des collectivités au financement des travaux prescrits à hauteur de 25 % chacun, en complément du crédit d'impôt – ce qui porte donc à 90 % au moins l'aide apportée aux particuliers pour la réalisation de travaux de mise en sécurité de leur logement. La loi a par ailleurs introduit un ensemble de clarifications et de simplifications utiles. Pourriez-vous nous fournir des précisions sur le contenu de ces expérimentations, leur durée et le calendrier de leur éventuelle généralisation, si leur bilan se révélait concluant ?

S'agissant de la sûreté nucléaire, j'ai rencontré les 15 et 16 octobre dernier le président de l'ASN et le directeur général de l'IRSN. Dans un contexte budgétaire tendu, ces opérateurs ont pris acte de l'évolution de leurs budgets respectifs et souligné le maintien des crédits alloués à la mission de sûreté nucléaire. Ils estiment que ces crédits sont globalement sanctuarisés, malgré la baisse de 20 millions d'euros des crédits de recherche de l'IRSN relevant du programme 190. Il n'en reste pas moins que l'ASN a appelé l'attention sur l'accroissement de ses tâches dans la durée, qu'il s'agisse du contrôle des installations nucléaires ou du contrôle du domaine médical, en raison du recours accru aux rayonnements ionisants. Au-delà, elle considère que les moyens concourant au contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection ne peuvent être durablement assurés que par une refonte de ses sources de financement, sous le contrôle du Parlement, et elle renouvelle sa demande de création d'un programme budgétaire unique regroupant l'ensemble des moyens consacrés au contrôle, à l'expertise et à l'information en matière de sûreté nucléaire et de radioprotection dans le domaine civil.

La présidente du conseil d'administration de l'IRSN, Mme Dominique Le Guludec, nous a indiqué que la coupe budgétaire de 20 millions d'euros subie par l'Institut était conjoncturellement soutenable – puisque les investissements dans le réacteur Cabri, à Cadarache, touchent à leur terme cette année. Elle a néanmoins ajouté que, si cette diminution des ressources devait perdurer, elle compromettrait les capacités de recherche de l'Institut, qui conditionnent elles-mêmes la valeur de son expertise.

Monsieur le ministre, quelle est votre position sur l'ensemble de ces sujets ? Que pensez-vous de l'idée de faire porter intégralement le financement de ces deux opérateurs par la taxe sur les installations nucléaires de base, dont le taux pourrait par ailleurs être arrêté annuellement par le Parlement et selon des modalités permettant de préserver l'indépendance réciproque de ces deux institutions ?

En ce qui concerne les moyens consacrés à la lutte contre la pollution de l'air extérieur, le Commissariat général au développement durable estime que la pollution de l'air coûte de 0,7 à 1,7 milliard d'euros par an au système de soins. À la suite de l'installation du Comité interministériel de la qualité de l'air (CIQA), le Gouvernement a présenté le 6 février 2013 un plan d'urgence, comprenant trente-huit mesures articulées autour de cinq priorités : favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres ; réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique ; réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles ; promouvoir grâce à la fiscalité des véhicules et des moyens de transport plus favorables à la préservation de la qualité de l'air ; informer et sensibiliser aux enjeux de la qualité de l'air. Quelles mesures réglementaires, techniques ou financières avez-vous déjà prises ou comptez-vous prendre prochainement en ce sens ? Selon quel calendrier ? Pourriez-vous nous fournir une estimation du coût total des actions engagées ou prévues et nous préciser les modalités de leur financement ?

Enfin, quant aux crédits demandés au titre des programmes 170 et 181, ils s'inscrivent dans une certaine continuité, largement justifiée par le caractère structurel des nombreuses actions menées par le Gouvernement.

J'émet donc un avis favorable à l'adoption de l'ensemble des crédits de la mission.

Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis de la commission du développement durable, pour les paysages, l'eau et la biodiversité. J'ai analysé avec soin le budget du programme 113, consacré aux paysages, à l'eau et à la biodiversité, mais aussi le programme 159, consacré à l'information géographique et cartographique.

Étant donné le contexte actuel, on ne peut que se féliciter de la relative stabilité des crédits du programme 159. Je constate néanmoins que, en 2013, les recettes commerciales de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) ont diminué de 1,7 million d'euros par rapport aux prévisions. Comment améliorer les recettes de cet organisme ? Comment en faire l'opérateur public privilégié en matière d'information géographique et cartographique ? Comment lui permettre d'intervenir dans le cadre de la transition écologique, et en particulier dans l'élaboration des trames vertes et bleues ? Enfin, monsieur le ministre, comment concevez-vous l'avenir de l'IGN face à de grands opérateurs comme Google maps ?

Les crédits du programme 113 sont eux aussi marqués par une apparente stabilité. Ce programme n'enregistre en effet qu'une légère baisse des autorisations d'engagement et des crédits de paiement. Il est cependant marqué par la suppression de 199 équivalents temps plein (ETP) correspondant à la contribution de cette mission à l'effort de réduction de la dépense publique. Cette stabilité apparente risque de freiner les actions menées en faveur de la protection des milieux, de la préservation et de la reconquête de la biodiversité et de la restauration des milieux aquatiques, qui ont connu une forte dégradation. Elle risque également de nous empêcher de tenir nos engagements nationaux, européens et internationaux, surtout si, comme l'an dernier, une partie des crédits votés sont gelés en même temps que des crédits supplémentaires sont imputés à ce programme.

Chaque année, la conservation et la reconquête de la biodiversité, l'amélioration de la qualité de l'eau et la reconquête des milieux font l'objet de nombreux discours sans que les engagements politiques trouvent la moindre traduction budgétaire. Il coûte cher, en effet, de maintenir les équilibres nécessaires à la vie sur terre et à la conduite des activités humaines, mais il nous coûtera plus cher encore de ne rien faire ! De tels gels et surgels budgétaires entravent considérablement l'action de l'État, de ses services déconcentrés et des opérateurs.

Un tel constat serait sans doute moins vrai si nous réfléchissions aux limites du principe d'universalité budgétaire, qu'illustre l'exemple des aires marines protégées : en effet, compte tenu de la hausse du coût de la protection du milieu marin, nous aurions besoin de 500 millions d'euros pour atteindre les objectifs que nous avons fixés à l'Agence des aires marines protégées d'ici à 2020. Nous devrions pouvoir affecter à ces objectifs des recettes suffisantes et conférer une sécurité budgétaire pérenne à nos actions en ce domaine. À l'image de la redevance cynégétique, il serait notamment possible d'instaurer une taxe sur la pratique de la plongée sous-marine et d'en affecter le produit à la conservation de la richesse sous-marine, dont dépend entièrement cette activité. De même, l'affectation à l'Agence d'une partie de la redevance domaniale sur l'extraction de granulats marins serait une source légitime de financement de la politique de conservation du milieu marin. Je constate d'ailleurs que nous avons validé ce type de procédé en affectant le produit de la taxe sur les bateaux à moteurs au Conservatoire du littoral. Si je me félicite d'une telle décision, ne serait-il pas plus logique d'affecter cette ressource à l'Agence ? Monsieur le ministre, seriez-vous favorable à ce type de proposition ? Ne pourrait-on pas constituer un groupe de travail sur le sujet ?

Je souhaiterais également évoquer la création de l'Agence française de la biodiversité (AFB), qui devrait voir le jour en 2015. Il fut envisagé un temps, pour garantir son financement et assurer sa pérennité, de prendre modèle sur l'ADEME qui, elle, bénéficie justement de recettes affectées. Or, s'il est désormais question d'allouer à l'AFB une palette variée de financements, on s'est encore une fois éloigné de la piste des recettes affectées, alors même que l'enjeu en cause est déterminant. Car, tant pour les organismes et opérateurs appelés à l'intégrer que pour les associations et acteurs environnementaux, ce projet d'agence, aussi bon soit-il, ne présente d'intérêt que s'il apporte une plus-value et garantit l'apport des moyens nécessaires à la conservation et à une meilleure connaissance de la biodiversité. Si le périmètre financier envisagé pour l'agence s'élève à 211 millions d'euros en 2015, parviendra-t-on à réunir ces crédits sans l'apport de recettes supplémentaires ? Les 1 200 personnes qui seront rassemblées au sein de cette agence bénéficieront-elles d'un statut unique ? Si oui, quel en sera le coût ?

J'émet un avis favorable à l'adoption de ce budget stable tout en soulignant l'impérieuse nécessité pour l'avenir de gagner en cohérence et de faire de cette mission une priorité budgétaire du Gouvernement. L'anticipation passe désormais par la budgétisation. Et l'écologie, c'est le social et l'économique. Le méconnaître nous conduirait tout droit dans le mur !

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable, pour la transition écologique. Lors de la deuxième Conférence environnementale qui s'est tenue il y a quelques semaines, le Président de la République a déclaré que la transition énergétique ne constituait pas une contrainte, mais un

choix stratégique. C'est dans cette optique que je souhaiterais aborder le débat sur l'énergie, qui fut l'an dernier une première historique, et qui doit à présent trouver sa traduction dans la loi.

Notre inquiétude vis-à-vis du dérèglement climatique ne peut que s'accroître au vu des rapports du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). En matière d'émissions de carbone, nous sommes particulièrement préoccupés par le développement de l'usage du charbon, qui vient se substituer non pas au nucléaire, mais au gaz, que ce soit en France, en Grande-Bretagne ou en Allemagne, aucun prix n'ayant été fixé en Europe pour le carbone. Quelle initiative la France compte-t-elle prendre pour y remédier ?

Nous sommes également préoccupés par le vieillissement de notre parc nucléaire et par tous les risques qu'il nous fait courir. Ce matin même, EDF a reconnu que la production nucléaire serait encore en baisse cette année en raison du nombre des arrêts fortuits et de la longueur des arrêts pour maintenance des centrales nucléaires. L'intermittence croissante du parc nucléaire pose de véritables problèmes au réseau qui doit disposer d'une capacité d'adaptation extrêmement forte.

Dans le même temps, l'ASN a elle-même émis, dans son dernier rapport, un jugement particulièrement sévère et pessimiste sur l'état de la sûreté nucléaire, l'estimant « globalement assez satisfaisant », et donc en dégradation continue. L'ASN a également rappelé que la prolongation de la durée de vie des centrales au-delà de quarante ans n'était nullement acquise et que l'on ne pourrait savoir avant 2015 les conditions éventuelles d'une telle prolongation. En outre, les perspectives de coût que cela impliquerait sont tout à fait fantaisistes. D'aucuns songent à amortir les centrales nucléaires sur cinquante ans : comment les comptes d'une société cotée en bourse et faisant partie du panier du CAC 40 pourraient-ils encore être considérés comme sincères si ses installations venaient à être amorties au-delà de leur durée de vie ? Quel avis l'Autorité des marchés financiers pourrait-elle émettre sur le cours en bourse d'une telle société ? Cela ressemble fort à de la cavalerie budgétaire ! L'exemple de l'EPR fait voler en éclats toute notion de rentabilité. Plutôt que de rente nucléaire, il faut parler d'un gouffre ! Si vraiment rente nucléaire il y a, pourquoi nous faut-il augmenter les tarifs de l'électricité ?

Face au dérèglement climatique et au risque nucléaire, il est donc impératif de développer les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique. Sur le premier point, la Cour des comptes a indiqué que nous n'étions pas du tout en ligne avec nos engagements. Monsieur le ministre, quels dispositifs la France compte-t-elle instaurer pour renforcer sa politique en la matière ? Vous avez indiqué que vous souhaitiez en revoir les mécanismes de financement : pourquoi pas ? Mais dans ce cas, comment pérenniser le développement des énergies renouvelables ? Comment favoriser les initiatives locales en ce domaine, de même que l'autoconsommation ?

S'agissant de l'efficacité énergétique, vous avez indiqué que vous rendriez d'ici à quelques jours des arbitrages en matière de certificats d'économie d'énergie. Quel en sera le coût futur ? Que comptez-vous faire en matière de mobilité ? En effet, seul 1 % des certificats sont utilisés en ce domaine – pourtant crucial si l'on prend en compte l'objectif, fixé par le Président de la République, de diminution de 30 % de notre consommation d'énergie fossile à l'horizon 2030. Où en sont

les négociations en cours sur les émissions de carbone des véhicules à l'horizon 2025 ? Quelle est, dans ce cadre, la position de la France ?

Je défendrai par ailleurs en séance des amendements sur le CIDD afin de mettre un terme à des évolutions qui nous paraissent négatives, s'agissant notamment du photovoltaïque. Il me paraît nécessaire de mieux cibler les dispositifs soutenus et de mieux inciter à la réalisation de bouquets de travaux.

Outre le programme 174, cette mission comprend également deux programmes nouveaux, 403 et 404, qui témoignent du fait que, loin de relever d'une contrainte, les politiques de l'énergie constituent une véritable opportunité du point de vue industriel, de l'emploi et du pouvoir d'achat.

S'agissant enfin de la qualité de l'air, le budget est marqué par une avancée importante en termes de fiscalité écologique avec la contribution climat-énergie. Mais la question du diesel n'a cependant pas été traitée : dans quel délai le sera-t-elle ? Il importe par ailleurs de soutenir les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air (ASQUA) : quelles mesures comptez-vous prendre pour assurer la pérennité de leur financement ?

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis de la commission du développement durable, pour les politiques de développement durable. S'il ne me semble pas nécessaire de revenir sur le détail de l'enveloppe budgétaire du programme 217, j'en rappellerai néanmoins les chiffres-clés. Doté de 2,9 milliards d'euros en autorisations d'engagement et de 2,5 milliards d'euros en crédits de paiement dans le PLF 2014, ce programme bénéficie d'une augmentation substantielle des autorisations d'engagement, de 17,5 %, mais d'une quasi-stagnation des crédits de paiement qui ne progressent que de 0,3 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2013. Le programme 217 représente à lui seul 28,4 % des autorisations d'engagement et 25,9 % des crédits de paiement de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », ce qui le place au deuxième rang des programmes de cette mission par l'importance des moyens mobilisés. Les dépenses du programme relèvent essentiellement du titre 2, c'est-à-dire qu'il s'agit de dépenses de personnel : en 2014, elles représenteront 79,2 % du total des crédits de paiement du programme, qui supportera 98 % des dépenses de titre 2 de l'ensemble de la mission.

Après avoir rappelé ces éléments de cadrage, je concentrerai à présent mon propos sur quelques points particuliers.

Monsieur le ministre, votre tâche est bien difficile. Nommé au mois de juillet dernier, vous avez succédé à Delphine Batho, après qu'elle avait déclaré que le budget 2014 du ministère de l'écologie n'était pas bon et qu'elle déplorait qu'il soit impossible d'en débattre au sein du Gouvernement. La franchise de votre prédécesseur semble avoir été diversement appréciée en haut lieu, mais son propos était malheureusement exact. Lorsque l'on examine ainsi vos moyens budgétaires, non pas en termes absolus, mais après correction, afin d'appréhender ce budget à périmètre constant, on constate que la mission perd plus de 6 % de crédits de paiement par rapport à l'an dernier. Du point de vue des emplois, la contraction est encore plus spectaculaire : près de 11 500 ETP auront ainsi disparu du ministère de l'écologie et de celui de l'égalité des territoires et du logement entre 2012 et 2014, selon les chiffres fournis par vos services. Dans de telles circonstances, comment croire le Président de

la République et le Premier ministre lorsqu'ils affirment que l'écologie constitue aujourd'hui une priorité de premier rang ? L'ambition environnementale portée par l'ancienne majorité n'a pas survécu à l'alternance. D'ailleurs, l'affirmation selon laquelle la question écologique est moins débattue aujourd'hui qu'à l'époque de Jean-Louis Borloo ne provient ni de moi ni des rangs de l'opposition, mais de notre ancien collègue Yves Cochet.

La situation difficile, voire catastrophique, de nos finances publiques conduit le Gouvernement à faire des économies partout où il le peut : 2,6 milliards d'euros sur les dépenses de fonctionnement et sur la masse salariale ; 3,3 milliards d'euros dans le cadre d'une réduction des concours financiers aux collectivités territoriales ; 2,6 milliards d'euros du fait d'une baisse des crédits d'intervention et d'investissement. Un tel effort est certainement nécessaire ; nous considérons même qu'il devrait être amplifié. En créant, dans le même temps, de nombreux emplois dans d'autres ministères – par exemple l'éducation nationale – vous ne faites que compliquer encore le problème. Dans le contexte actuel, les créations de postes doivent être mûrement réfléchies, car elles impliquent des efforts douloureux en contrepartie. Or cette réflexion n'a pas été conduite, à en juger par le récent rapport de la Cour des comptes sur la gestion des enseignements et des enseignants. La majorité serait bien avisée de prendre en considération ces conclusions pour éviter de sacrifier l'écologie et le développement durable sur l'autel des promesses idéologiques.

Ma première question concerne la Commission nationale du débat public (CNDP). Son actuel président, que nous avons auditionné en mars dernier, souhaite affirmer l'autorité et la légitimité de cette instance. Il envisage plusieurs pistes à cet effet, telles que le renouvellement du vivier des présidents et membres de commissions particulières. Il souhaite également procéder à une évaluation du déroulement de chaque débat, élargir les méthodes d'expression du public ou développer la concertation avec les maîtres d'ouvrage. De fait, chacun garde en mémoire les échecs du débat sur les nanoparticules et, plus récemment, sur la construction du centre de stockage géologique profond pour les déchets hautement radioactifs en Meuse et en Haute-Marne. Dans le cadre du PLF pour 2014, les crédits de la CNDP progressent certes en valeur relative, mais l'écart entre les moyens affectés à l'institution, de l'ordre de 2,5 millions d'euros, d'une part, et l'importance des missions qui lui sont confiées, d'autre part, est tel que ces moyens demeurent en deçà de la réalité. Au-delà de la nécessaire augmentation des moyens attribués à cette commission, quelles sont vos propositions sur la place et l'organisation des débats publics dans notre pays et sur le rôle que la CNDP sera appelée à jouer en ce domaine ? Le Parlement sera-t-il bientôt saisi d'un projet de loi sur le sujet ?

Ma seconde question concerne l'installation du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Créé par la loi du 28 mai 2013, ce centre opère aujourd'hui l'intégration des huit centres techniques de l'équipement et de trois services techniques centraux. La subvention pour charges de service public sera versée à cet établissement à compter du 1er janvier prochain. Les moyens humains et financiers du CEREMA correspondront-ils à ceux dont disposent actuellement les structures auxquelles il se substitue ? Quelle sera la priorité assignée au préfigurateur ? La loi prévoyant que le CEREMA devra agir dans le cadre d'une mission de solidarité territoriale, comment devra-t-il concrètement exercer cette mission ?

M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Le périmètre budgétaire de mon ministère a souvent été réduit ces derniers temps aux 7 milliards d'euros de crédits de la mission « écologie ». Si ce chiffre n'est pas inexact, il conviendrait, afin d'être plus précis sur les moyens que le ministère est en mesure d'engager, d'y ajouter un budget annexe, trois comptes spéciaux et une part significative de ressources directement affectées à des opérateurs tels que l'ADEME, les agences de l'eau ou l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). Au total, ce sont ainsi 17 milliards d'euros qui constituent les moyens d'action de mon ministère et des établissements qui sont placés sous sa tutelle. Si ces dotations sont indéniablement en baisse, celle-ci est limitée à 2 % par rapport à 2013. Encore me faut-il ajouter que cette diminution ne prend pas en compte les crédits prévus dans le deuxième volet du programme d'investissements d'avenir – le PIA2 – dans le cadre duquel 2,3 milliards d'euros seront directement consacrés à la transition écologique. C'est d'ailleurs le 9 juillet dernier que le Premier ministre a présenté ce PIA2 : pour la première fois, 50 % des investissements auront une vocation écologique et les projets seront jaugés à l'aune de l'écoconditionnalité, ce qui garantit le fléchage de ces crédits d'investissement en direction de la transition écologique.

Comme tous les autres, mon ministère réalisera des économies, contribuant ainsi à l'effort de rétablissement des comptes publics. M. Sermier évoquait tout à l'heure l'état catastrophique de nos finances publiques : je ne lui ferai pas l'affront de lui rappeler que, si tel est le cas, ce n'est probablement pas sans rapport avec les 600 milliards d'euros d'augmentation de la dette dont nous avons hérité lorsque nous sommes revenus aux affaires. Afin de contribuer à cet effort d'économie, nous avons donc défini les priorités de notre action, en mettant l'accent sur la biodiversité, la transition énergétique et la sécurité des biens et des personnes. De même, nous avons hiérarchisé les grands projets d'infrastructures en favorisant les transports du quotidien. Là encore, j'entendais tout à l'heure M. Mariton me parler de l'atterrissage du SNIT. Or nous pourrions demander à Philippe Duron de nous indiquer ce qu'il a trouvé à son arrivée – lui qui s'est occupé du programme « Mobilité 21 » : à savoir un SNIT fondé sur des projets pharaoniques, mais sans le moindre moyen de financement. Enfin, nous contribuons avec nos opérateurs à l'effort de stabilisation des emplois publics et de maîtrise des taxes affectées.

J'évoquais à l'instant les ressources des établissements publics placés sous ma tutelle : or le budget de l'AFITF aurait dû être abondé à compter du 1er janvier 2014 par les recettes de la taxe poids lourds, autrement appelée écotaxe. Vous pourrez revenir plus en détail sur cet aspect avec mon collègue Frédéric Cuvillier dans la seconde partie de cette réunion. Je tiens néanmoins à affirmer ici mes convictions de ministre de l'écologie sur ce sujet. J'estime tout d'abord que le Premier ministre a eu raison d'accorder la priorité à l'apaisement en suspendant le dispositif le temps de renouer les fils du dialogue. Qui pourrait reprocher à un gouvernement d'être à l'écoute de son pays et d'une région en crise de l'emploi ?

Ma deuxième conviction est que la taxe est un dispositif pertinent dans son principe. D'ailleurs, s'il était présent, le président Carrez approuverait sans doute cette affirmation, lui qui a à la fois voté la loi du 3 août 2009 instituant le principe de l'écotaxe, puis l'article 153 de la loi de finances pour 2009 qui en a défini les contours. Je rappelle ce principe : il consiste à faire financer l'entretien des infrastruc-

tures et le report modal par les usagers de la route, y compris les ressortissants d'autres pays. Il est appliqué avec succès ailleurs en Europe, et la France doit donc pouvoir y parvenir également, même si des adaptations sont nécessaires, qu'il faut examiner avec sang-froid et sans esprit de polémique. C'est, je pense, ce que nous pourrions faire bientôt.

Ma troisième conviction est qu'il ne faut pas se tromper de combat. La taxe poids lourd a constitué l'abcès de fixation d'une crise et d'un malaise bien plus profonds qui ne sont pas directement liés à son entrée en vigueur, puisque celle-ci n'est pas encore intervenue. Voilà pourquoi je considère que, pour la Bretagne comme pour le reste du pays, la transition écologique n'est pas un problème supplémentaire, mais au contraire une solution d'avenir.

J'en viens aux observations et aux questions des rapporteurs auxquelles je vais m'efforcer de répondre le plus précisément possible. Le cas échéant, dans les heures qui viennent, mes collaborateurs leur transmettront par écrit tout complément utile.

Geneviève Gaillard a évoqué la politique de l'eau et de la biodiversité. Le Premier ministre avait pris, sur la durée du budget triennal, un engagement consistant à maintenir les moyens du programme 113 – « Paysages, eau et biodiversité ». Il est tenu en 2014 comme en 2013, avec une dotation légèrement supérieure à 278 millions d'euros. Sans entrer dans le détail, je précise qu'une attention particulière sera portée au programme Natura 2000, dont les crédits augmentent de 10 %, soit un total de 32 millions d'euros, ainsi qu'à l'Agence des aires marines protégées, dont la subvention est portée à 23 millions d'euros.

En ce qui concerne la régulation budgétaire et la sincérité des prévisions, la question n'est pas propre au programme 113 ni même au ministère de l'écologie. Le Gouvernement prend tous les ans des mesures de gel et de surgel – dans ce domaine, le réchauffement climatique n'a, semble-t-il, pas de prise (Sourires) – afin d'absorber les aléas de gestion et, in fine, de respecter les plafonds de dépenses autorisées par le Parlement. L'année 2013 ayant été marquée dans tous les ministères par d'importantes mesures de régulation, il est de ma responsabilité, comme de celle de mes services, de les prendre en compte en préservant nos priorités. C'est en l'espèce ce que nous avons fait.

Si je regarde les engagements budgétaires triennaux 2013-2015 pour l'eau et la biodiversité, ma conviction est qu'ils sont destinés à nous faire passer à une autre conception de nos interventions. Avec le projet de loi pour la biodiversité, avec la création de l'Agence française de la biodiversité, nous ouvrons un nouveau chapitre de l'action publique en faveur du monde vivant.

Le projet de loi sur la biodiversité, dont je vous confirme qu'il sera présenté au début de l'année prochaine, comprendra six titres consacrés aux principes généraux de l'action publique, à la gouvernance nationale en matière de biodiversité, à la création de l'Agence, à l'instauration d'un régime d'accès aux ressources génétiques, aux moyens de protection des espaces naturels et des espèces sauvages et, enfin, aux paysages.

À propos de l'Agence, notre ambition est en quelque sorte de créer une ADEME de la biodiversité, capable de mettre à la disposition des porteurs de projets – collectivités, entreprises ou associations – non seulement des moyens financiers,

mais aussi une ressource d'expertise. Je suis d'ailleurs d'accord avec M. Mariton quant à la nécessité pour le ministère de rester un lieu d'expertise.

Nous n'avons pas identifié de chevauchement potentiel entre les missions de l'Agence et celle du CEREMA, mais ce point mérite en effet notre vigilance. Je demanderai au préfigurateur de l'examiner en détail. De même, il faudra porter beaucoup d'attention au statut des personnels de l'environnement, en particulier contractuels, qui continuent d'être une priorité de l'agenda social de mon ministère.

La création de l'AFB doit être l'occasion de s'interroger sur les moyens globaux consacrés à cette politique. Nous les avons préservés depuis le début de la législature, mais nous savons que cela ne suffira pas. Nous avons en effet devant nous des chantiers colossaux pour atteindre les objectifs que nous nous sommes fixés, tant au plan national qu'au plan communautaire. Je songe en particulier à la mise en œuvre de la directive-cadre « Stratégie pour le milieu marin » et à la mise en place de la trame verte et bleue.

Geneviève Gaillard a d'ailleurs évoqué dans son propos les enjeux liés à la protection du milieu marin. L'idée de lui dédier la fiscalité de l'extraction des granulats est une idée intéressante. Je vous propose que nous puissions l'examiner dans le cadre de la mission sur les redevances du domaine public maritime, qui poursuit ses travaux en ce moment même. Sur les financements évoqués à Ajaccio lors du Congrès mondial des aires marines protégées, j'ai indiqué que 20 millions d'euros de projets du Fonds français pour l'environnement mondial et de l'Agence française de développement allaient être engagés sur le terrain. Une partie de ces moyens abondera la capitalisation de fonds en faveur des aires marines protégées dans les Caraïbes ou au large de la Mauritanie. Par ailleurs, j'ai aussi indiqué que nous souhaitons mettre en place, avec la Principauté de Monaco, un fonds fiduciaire pour financer sur le long terme le renforcement du réseau d'aires marines protégées en Méditerranée. Ce fonds aura vocation à attirer des financements additionnels, en provenance notamment du secteur privé et philanthropique. L'idée n'est donc pas de créer un réceptacle pour les financements publics existants, mais bien d'attirer de nouveaux financements pour les aires marines protégées.

Pour terminer sur ce thème, j'ai parfaitement conscience de la difficulté de porter un discours sur les moyens de la préservation de la biodiversité en période de rétablissement de l'équilibre des comptes publics. Certains ne manquent pas de s'interroger : pourquoi subventionner la protection des milieux et des espèces alors que la priorité unique devrait être le redressement de l'appareil productif et la consolidation budgétaire ? Cette présentation me semble erronée. La préservation de la biodiversité n'est pas une question de conservation au sens « muséal », mais un investissement dans des écosystèmes qui rendent gratuitement des services inestimables à l'humanité. J'ai l'habitude de dire que la nature est le bienveillant de l'humanité ; n'attendons pas de l'avoir détruite pour en mesurer la valeur.

Hervé Mariton et Jacques Krabal m'ont interrogé sur le budget de la prévention des risques. Le programme 181 sera doté de 253 millions d'euros de crédits en 2014. La diminution par rapport à 2013 résulte essentiellement de la suppression de la subvention budgétaire à l'ADEME, à hauteur de 30 millions d'euros. J'y reviendrai dans un instant.

En ce qui concerne les risques technologiques, suite au plan de relance de 2013, l'État accompagne la montée en puissance des plans de prévention des risques technologiques (PPRT), avec des autorisations d'engagement en hausse de 41 % – soit 187 millions d'euros – et des crédits de paiement en hausse de 12 % – soit 49 millions d'euros – en 2014. J'étais moi-même, mardi matin, à l'ouverture d'une journée de travail sur ce thème, organisée par AMARIS, l'Association nationale des communes pour la maîtrise des risques technologiques majeurs, présidée par votre collègue Yves Blein. Je sais quelle est l'attente des élus, des entreprises et des citoyens sur cette question.

Nous avons lancé une expérimentation sur huit PPRT qui concernent environ 2 000 logements. Il s'agit d'aider les riverains des sites à risque à réaliser des diagnostics et à sélectionner les travaux qu'ils devront réaliser pour protéger leur habitation contre le risque technologique. Des opérateurs seront sélectionnés et financés par l'État pour finaliser cet accompagnement. Dans un an, nous dresserons le bilan de cette expérimentation en vue d'une éventuelle généralisation du dispositif.

Les crédits de la gestion technique de l'après-mines, en particulier pour la mise en sécurité des sites, seront quant à eux strictement reconduits, à hauteur de 42 millions d'euros.

En 2014, nous consacrerons près de 38 millions d'euros à la prévention des risques naturels et hydrauliques, en complément des interventions du Fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit Fonds Barnier. J'en profite pour répondre à M. Mariton que nous veillons toujours à ce que ce fonds ait toujours les capacités de faire face à ses missions. Il s'agit d'une dotation légèrement inférieure à celle de l'an dernier, mais cette évolution résulte avant tout d'un effet de périmètre : certaines dépenses prises en charge par le budget de l'État seront désormais assumées par le Fonds Barnier, sans diminution de l'effort global. Cela concerne les travaux de prévention et de protection contre les inondations et certaines dépenses d'études ou de travaux relatives à l'élaboration des plans de prévention des risques naturels.

Par ailleurs, nous augmentons les crédits des équipes chargées de la prévision des crues, de la sécurité des ouvrages hydrauliques et des dispositifs de collecte de données, de prévision, de vigilance et d'alerte. Cela permettra notamment de mettre en œuvre dans de bonnes conditions l'axe 2 du Plan national relatif aux submersions rapides.

J'en viens à la question sensible des moyens affectés à la sûreté nucléaire. Les crédits du contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection inscrits au programme 181 de mon budget – et qui sont notamment consacrés à l'ASN – seront en légère augmentation, avec une dotation de 59 millions d'euros. Le collège de l'Autorité a d'ailleurs rendu sur le budget 2014 un avis dont le premier considérant mérite d'être cité : « L'ASN est particulièrement sensible aux efforts budgétaires du Gouvernement, dans un contexte contraint, pour maintenir ses moyens en matière d'emplois, de crédits de fonctionnement et de capacité d'expertise. »

Certes, nous pouvons encore faire des progrès en matière de lisibilité de la maquette budgétaire, comme certains d'entre vous l'ont souligné. Je tenais à vous dire que j'étais disposé à porter un projet de simplification de cette maquette dans le cadre de la préparation du budget triennal 2015-2017.

S'agissant du financement des commissions locales d'information (CLI), je ne suis pas non plus opposé à ce que le financement complémentaire spécifique prévu par le code de l'environnement soit mis en œuvre, au terme d'un examen approfondi de leurs besoins et de leurs missions.

En ce qui concerne les moyens octroyés à l'IRSN, auquel nous demandons un effort de 20 millions d'euros en 2014, je veux être clair et précis : la lettre plafond que m'a adressée le Premier ministre prévoit le strict maintien des moyens budgétaires consacrés à la sûreté nucléaire. L'effort demandé à l'IRSN concernera donc exclusivement des activités qui n'affectent en rien le domaine crucial de la sûreté. Il sera réalisé par un prélèvement sur le fonds de roulement, des économies de constatation liées à l'achèvement de certains programmes de travaux ou à l'évolution du régime fiscal de l'Institut, et enfin par des gains de productivité. J'ajoute que le nouveau programme d'investissements d'avenir apportera par ailleurs des financements complémentaires à l'appui des projets de recherche de l'IRSN.

Dès lors, les propos laissant entendre que l'État joue avec la sûreté nucléaire sont au mieux inexacts, au pire, irresponsables. La sûreté nucléaire est et restera une priorité du Gouvernement, qui veille au respect scrupuleux des préconisations de l'ASN par les exploitants. Le projet de loi de programmation sur la transition énergétique sera d'ailleurs l'occasion de renforcer le contrôle, en dotant l'ASN de pouvoirs de sanction supplémentaires, en légiférant sur l'encadrement de la sous-traitance – car celle-ci peut atteindre aujourd'hui jusqu'à neuf niveaux –, et en augmentant le nombre de revues par les pairs.

Des améliorations sont toujours possibles, et certains d'entre vous ont évoqué une nouvelle augmentation de la fiscalité sur les installations nucléaires de base. Monsieur Krabal, vous proposez par ailleurs que le financement de la sûreté nucléaire apparaisse clairement sur la facture d'électricité. Ce point est en cours d'expertise par mes services et je suis prêt à explorer toutes les pistes, avec vous et avec Bernard Cazeneuve. Mais je souhaite aussi que, sur ces sujets, l'esprit de transparence s'allie à celui de responsabilité pour animer nos débats.

Les crédits du budget général ne sont pas le meilleur indicateur, ou du moins pas le seul, pour mesurer l'effort de l'État en faveur de la transition énergétique. Les moyens de cette transition sont avant tout extrabudgétaires et transitoires, si j'ose dire, par la CSPE, qui finance le développement des énergies renouvelables, mais aussi la péréquation territoriale et les tarifs sociaux. Qu'on en juge : alors que les crédits du programme directement liés à la transition énergétique représentent 43 millions d'euros, les charges de CSPE représentent, elles, près de 5 milliards d'euros en 2012 !

Je vous informe au passage que nous allons publier dans les jours qui viennent, avec effet rétroactif au 1^{er} novembre, le décret sur les conditions d'accès aux tarifs sociaux. Il reprend l'objectif que nous avons fixé : 4 millions de foyers et 8 millions de personnes concernés.

Le programme 174 est majoritairement consacré à la gestion économique et sociale de l'après-mines, dont les crédits – 554 millions d'euros en 2014 – connaissent une diminution continue liée en grande partie à la démographie des ayants droit. Les autres crédits du programme sont stables, qu'il s'agisse de la politique de l'énergie

– 6 millions d’euros – ou de la lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l’air – 35 millions d’euros –, l’augmentation de 18 % ayant été consolidée en 2014.

Au sujet de la qualité de l’air, je répondrai à M. Krabal que plusieurs mesures ont été prises au niveau national – comme les arrêtés ministériels renforçant la réglementation des émissions des installations de combustion ou les arrêtés de cadrage du retrofit – ou vont l’être – tel l’arrêté renforçant les mesures d’urgence en cas de pic de pollution. Le rapport des inspections générales va par ailleurs éclairer nos décisions sur l’identification des véhicules en fonction de leurs émissions polluantes.

Au niveau local, l’élaboration des plans de protection de l’atmosphère (PPA) avance bien : neuf sur trente-six sont déjà approuvés, et ils seront plus de vingt dans ce cas à la fin de l’année.

Le budget des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l’air est reconduit en 2014 à l’euro près – soit 19 millions d’euros. Je sais que des interrogations demeurent quant au périmètre de leurs missions ou leurs modalités de financement, et je suis ouvert à ce que nous en débattions dans le cadre de la préparation du projet de loi de transition énergétique.

L’ADEME est elle aussi, et à juste titre, l’objet de toutes les attentions. J’ai obtenu, dès mon arrivée au ministère, que ses capacités d’engagement soient maintenues à l’identique de l’année 2013, soit 590 millions d’euros. J’ai demandé aux responsables de l’Agence que ce maintien permette de sanctuariser les interventions du Fonds chaleur et du plan déchets.

Les crédits de paiement diminueront de 81 millions d’euros en 2014 et les experts de la matière budgétaire, qui sont nombreux ici, ne manqueront pas de souligner l’écart entre leur évolution et celle des autorisations d’engagement. Cet écart, je tiens à le préciser, est néanmoins soutenable dans la mesure où l’ADEME a pu constituer, au cours des dernières années, un fonds de roulement relativement important, puisqu’il s’élève à 344 millions d’euros.

Je ne prétends pas pour autant que la situation puisse être jugée idéale. Je suis parfaitement en ligne avec l’analyse de Marc Goua : avec une dotation de 220 millions d’euros, l’objectif assigné au Fonds chaleur demeure hors de portée. Il faudrait plus que doubler les crédits qui lui sont alloués pour économiser les 5,5 millions de tonnes équivalent-pétrole que nous visons à l’horizon 2020. C’est pourquoi je souhaite que le Fonds chaleur soit un des bénéficiaires prioritaires des moyens nouveaux qui seront consacrés à la transition énergétique dans les années à venir.

Plusieurs rapporteurs ont évoqué l’hypothèse d’une prolongation de la durée de vie des centrales, dont Marie-Noëlle Battistel, qui s’est interrogée sur l’impact d’une telle décision sur EDF. Je rappelle que, dans ce domaine, les décisions sont de nature politique autant qu’économique ou technique, et que les comptes d’EDF ne sont donc pas le critère ultime sur lequel doit se fonder la politique énergétique de la France. Les décisions à venir seront prises en tenant compte des avis de l’ASN, qui ne s’est pas encore prononcée sur les conséquences d’une éventuelle prolongation en termes de sûreté. Aucune décision n’a donc encore été prise, contrairement à ce que j’ai pu lire. Enfin, le traitement comptable d’une éventuelle prolongation relève en premier lieu de la responsabilité de l’entreprise EDF. Les

ordres de grandeur que vous avez évoqués ne me surprennent pas, mais ils sont à considérer avec beaucoup de précautions. La matière est complexe, et les résultats dépendent aussi des coûts d’EDF et de sa situation comptable globale.

Le Gouvernement, dans un esprit de responsabilité, s’est engagé à ce que le déficit de compensation des charges de service public de l’électricité, qui avait été accumulé au cours des dernières années à l’égard d’EDF soit intégralement remboursé d’ici à 2018. Il s’est également engagé, conformément aux recommandations de la Cour des comptes, à ce que la CSPE prenne désormais en charge les coûts de portage liés à ce déficit. Je confirme que ces engagements seront tenus.

S’agissant de l’élargissement de l’assiette de la CSPE à d’autres énergies, cette question a été discutée dans le cadre du Débat national sur la transition énergétique et elle n’a pas fait consensus. La CSPE est construite selon le principe que les consommateurs d’électricité contribuent aux charges de service public de l’électricité. Ce système garantit que les factures d’électricité reflètent de façon lisible l’ensemble des coûts du système électrique et envoient aux consommateurs un signal sur la nécessité d’économiser l’électricité et de tendre vers davantage d’efficacité énergétique.

Un élargissement de l’assiette supposerait un changement de logique : il s’agirait alors de faire financer l’ensemble des coûts de la transition énergétique par l’ensemble des consommations d’énergie. Les charges financées par la CSPE auraient alors vocation à inclure, non seulement le développement des renouvelables électriques, mais aussi celui des renouvelables thermiques. Inversement, certaines charges spécifiques à l’électricité, comme la péréquation tarifaire électrique, devraient rester financées par le seul consommateur d’électricité. Cet élargissement limiterait certes le poids de la CSPE dans la facture des consommateurs d’électricité, mais il induirait des transferts importants sur les autres énergies, potentiellement au détriment des ménages ruraux qui utilisent davantage leur véhicule ou se chauffent au fioul, ou des ménages modestes.

Nous examinons donc ce point avec la plus grande vigilance dans le cadre de la préparation du projet de loi de transition énergétique.

Marie-Noëlle Battistel m’a interrogé sur l’impact pour les consommateurs de la troisième période des certificats d’économies d’énergie. Son évaluation fait encore l’objet de travaux et de discussions techniques, mais, selon les premières analyses, le coût de production des certificats en troisième période devrait être sensiblement identique à celui de la deuxième période. Malgré l’accroissement de l’effort demandé pour atteindre nos objectifs européens, l’impact des CEE sur la facture des consommateurs serait donc modéré et, en tout état de cause, plus que compensé par les gains de pouvoir d’achat résultant des économies d’énergie réalisées. En fin de compte, le consommateur serait donc gagnant.

Marie-Noëlle Battistel, Marc Goua et Hervé Mariton m’ont questionné sur la mise en cohérence des aides à la rénovation énergétique, notamment sur le Fonds national de garantie de la rénovation thermique. Nous œuvrons à cette mise en cohérence : par exemple, pour la troisième période, les exigences du dispositif des CEE seront alignées sur celles du CIDD et de l’éco-PTZ. Au-delà de l’alignement des critères de performance énergétique, qui est déjà quasiment

la règle, cela se traduira par la suppression des exigences sur la certification des produits et la généralisation d'une exigence sur la qualification des professionnels.

Le Fonds national de garantie de la rénovation thermique a été annoncé par le Président de la République lors de la conférence environnementale, et le Premier ministre signera dans les prochains jours la lettre de mission demandant à la Caisse des dépôts d'étudier sa mise en œuvre opérationnelle. Le but est que, grâce à la garantie de la Caisse des dépôts, les prêts pour la rénovation soient moins risqués, moins chers pour les ménages et mieux distribués par les banques. Nous travaillons aussi à mieux articuler ce fonds avec les dispositifs existants, notamment les CEE. Les fournisseurs d'énergie pourraient ainsi contribuer à l'alimentation de ce fonds en contrepartie d'une fraction de leurs obligations d'économies d'énergie.

Sur la méthode de renouvellement des concessions hydro-électriques, je veux dire à Marc Goua, mais aussi à Marie-Noëlle Battistel et à Éric Straumann que, à la suite de leur excellent rapport, j'ai écrit au Premier ministre pour lui demander la création d'un groupe de travail interministériel sur ce dossier. Deux sujets me semblent prioritaires : la politique en faveur des énérgo-intensifs et l'association des collectivités locales à l'exploitation de l'énergie hydraulique. Cette association est, à mes yeux, la condition du développement de cette énergie dans les territoires. Nous nous appuyerons évidemment sur les travaux réalisés au nom de la commission des affaires économiques, comme je m'y étais engagé le 17 septembre devant cette même commission.

Geneviève Gaillard m'a interrogé sur l'IGN. La dotation du programme 159 augmente légèrement en 2014 pour atteindre 97 millions d'euros. Le défi auquel doit faire face l'IGN, c'est l'évolution de son modèle économique. Aujourd'hui, Google, Microsoft, Nokia, Apple produisent et diffusent massivement de l'information géographique de base. Cette évolution inéluctable explique en partie l'érosion des recettes commerciales de l'IGN et doit l'inciter à se repositionner pour être à nouveau à l'offensive. Nous y travaillons et finalisons en ce moment le nouveau contrat d'objectif de l'Institut. L'enjeu principal est d'en faire l'opérateur de référence auprès de l'ensemble des acteurs publics et de passer d'un positionnement centré sur la production et la diffusion de données à un positionnement de fournisseur de services de haute qualité.

Enfin, l'IGN sera bien évidemment mobilisé sur la transition écologique. Ainsi, l'Institut travaille actuellement à enrichir le référentiel à grande échelle de données d'occupation du sol plus détaillées. Il s'emploie aussi à la production d'une cartographie des forêts et d'autres occupations anciennes des sols de la France métropolitaine. Ces éléments nous seront très précieux, notamment pour identifier les continuités écologiques.

Hervé Mariton et Jean-Marie Sermier sont revenus sur l'évolution des effectifs et des moyens de fonctionnement des services centraux et déconcentrés du ministère. Mais ce dernier pratique la confusion dans les transferts de charges, si bien que nous ne nous accordons pas toujours sur les chiffres. Ainsi, les 4 700 emplois de Voies navigables de France en 2013 et les 3 200 emplois du CEREMA en 2014 relèvent toujours des missions du ministère. Ce qui a disparu, en revanche, ce sont les 6 350 emplois supprimés entre 2008 et 2012 en application de la révision générale des politiques publiques (RGPP). Mais vous avez omis d'en faire

mention, monsieur Sermier, ainsi que des 400 millions d'euros de crédits supprimés dans mon ministère par les deux lois de finances pour 2011 et 2012.

S'agissant des effectifs, le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie contribue, comme beaucoup d'autres ministères, à l'objectif de stabilisation des emplois publics. Le choix a été fait, au début du triennal, d'alléger la contrainte pesant sur le ministère et de mettre les opérateurs davantage à contribution que par le passé. Cela se traduit, en 2014, par 522 suppressions d'emplois au ministère, soit une diminution de 1,5 %, à rapporter à un objectif transversal de 2,5 % fixé par la lettre de cadrage du Premier ministre. Chez les opérateurs, 550 emplois sont supprimés, soit une baisse de 2,1 %, et 100 au titre du budget de l'aviation civile, soit une baisse de 0,9 %.

Mon ministère a démontré au cours de ces dernières années sa capacité à se réformer. Les vagues successives de décentralisation, la création du grand ministère, la conduite de réformes d'ampleur dans le cadre de la réorganisation de l'administration territoriale de l'État ou de la RGPP ont profondément bouleversé nos structures et nos missions. Je souhaite désormais stabiliser cette organisation afin de préserver l'outil précieux qu'est ce grand ministère technique et d'intervention. Avec de grandes lois sur la biodiversité ou sur la transition énergétique, nous devons préserver, au sein de l'État, une capacité d'expertise de haut niveau capable de mettre en œuvre les réformes dont le pays a besoin. En complément des hauts standards de protection des milieux, des biens, des personnes que nous mettons en œuvre, nous devons maintenir sur le terrain les effectifs indispensables pour les contrôler et les faire respecter. C'est avec cette conviction que j'aborderai la négociation du prochain budget triennal 2015-2017.

Le ministère veille à maîtriser ses dépenses de fonctionnement dont chacun m'accordera qu'elles sont budgétées au plus juste. L'année 2014 sera marquée par le regroupement des services centraux du ministère sur deux sites au lieu de cinq à la Défense. Je tiens à ce que cette opération se déroule dans les meilleures conditions pour les agents et permette de dégager des économies. En termes de loyer, elles sont évaluées à une dizaine de millions d'euros en 2015 ; sur la durée, elles pourraient atteindre 20 millions. Je proposerai que ces économies soient en partie réinvesties dans l'amélioration des conditions de travail des personnels.

Monsieur Le Guen, il y aura de l'électricité à Noël ! J'ai pris l'initiative d'une coordination avec mes homologues allemands et italiens, et nous veillerons à ne pas donner raison aux Échos ! En 2014, 9 millions d'euros sont consacrés à l'action internationale du ministère. Ce montant est stable par rapport à 2013.

Vous m'avez interrogé sur la préparation de la COP 21. La conférence sur le climat, que la France a proposé d'accueillir en 2015, devra relever un défi considérable : réussir là où d'autres sommets ont échoué dans la définition d'un accord global applicable à tous – en clair, un accord universel et contraignant. De très nombreux pays sont, comme nous, convaincus de l'importance de l'enjeu et souhaitent le succès du sommet de Paris.

La participation à cet élan des pays en développement nécessitera des soutiens financiers. Vous avez eu raison d'évoquer l'Afrique. Ce matin, même lors d'une réunion avec Pascal Canfin, ministre délégué chargé du développe-

ment, et Laurent Fabius, ministre des affaires étrangères, nous avons traité du financement de l'adaptation. Nous pensons qu'il est nécessaire de développer des initiatives en direction des diverses régions du monde pour accompagner la discussion relative aux objectifs en matière de CO₂. Nous devons aussi aider à l'investissement dans les pays en voie de développement.

Nous nous impliquons par ailleurs fortement dans les projets de l'Union pour la Méditerranée qui rassemble quarante-trois pays du Nord et du Sud autour de plans d'actions, dont le Mediterranean Solar Plan (MSP) Master Plan. Nous intensifions également la coopération bilatérale en aidant, par exemple, à l'évolution du cadre législatif marocain. Il nous appartient de mobiliser des fonds nationaux, comme le Fonds français pour l'environnement mondial, ou onusiens, sans oublier les fonds privés.

Nous devons veiller à ce que l'Union européenne reste leader, en ratifiant la deuxième période du protocole de Kyoto, et en affichant, dès 2014, de nouveaux engagements de réduction des émissions à l'horizon 2030.

Il faudra enfin et surtout convaincre que la transition écologique crée des opportunités économiques et sociales, au sein de l'« agenda positif » qui doit accompagner les négociations.

La France a soutenu l'Europe de l'énergie au Conseil européen du 22 mai. Il reste urgent pour notre compétitivité de traiter la question du prix de l'énergie en Europe et de réagir face à l'effondrement du marché du carbone. Nous agissons à court terme, avec le soutien du report de crédit gratuit. Le Conseil devrait valider un mandat permettant de discuter avec le Parlement, à moyen terme, dans le cadre des discussions sur la politique climat-énergie à l'horizon 2030, un objectif ambitieux qui permettrait le redressement du cours du carbone.

Nos divergences avec l'Allemagne sur les émissions de CO₂ des véhicules ne doivent pas empêcher la recherche d'un accord qui devrait intervenir prochainement sur la base du compromis trouvé en Irlande. Le Président de la République a souhaité que l'Europe de l'énergie soit à l'ordre du jour du Conseil européen en mars prochain. Cette politique doit se faire avec l'Allemagne. Mon prédécesseur au ministère, Delphine Batho, avait lancé avec notre homologue allemand, Peter Altmaier, les jalons d'une Europe des énergies renouvelables; cette politique doit être poursuivie.

M. Jean-Yves Cautlet. La complexité du budget que nous examinons traduit la prise en compte d'exigences de plus en plus diverses. Parce que les enjeux sont toujours plus lourds et que nos moyens restent stables, nous devons faire des choix et améliorer en permanence notre efficacité, sans négliger de nous interroger sur la structure du financement des actions menées.

L'État stratège et expert a son rôle à jouer, mais les collectivités doivent aussi prendre leur part dans la mise en œuvre des actions. L'Europe est évidemment pleinement impliquée. Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour souhaiter qu'elle mette en place une politique en faveur de la forêt, domaine dans lequel elle est jusqu'à maintenant absente.

Le meilleur moyen de faire accepter les décisions publiques et les arbitrages nécessaires au développement durable et d'éviter qu'ils soient remis en cause a posteriori ne consiste-t-il pas à anticiper et à mener préalablement un débat public ?

Le développement des filières à responsabilité élargie des producteurs (REP) est essentiel dans la gestion des déchets. Les REP différenciées ont un rôle majeur à jouer pour relocaliser la valeur ajoutée et diminuer l'impact des déchets.

M. Jean-Marie Sermier. Certes, monsieur Cautlet, vous avez raison : ce budget est complexe. Mais il est surtout incohérent par rapport aux priorités définies par le Gouvernement lors des conférences environnementales de 2012 et 2013, et il ne reflète pas les choix stratégiques annoncés.

La ventilation des crédits ne repose pas sur une réflexion préalable visant à doter de plus de moyens budgétaires les actions correspondant aux priorités affichées. Bien au contraire, elle montre, au mieux, une continuité des politiques mises en place par le Grenelle de l'environnement – que le Président de la République avait tant décrié dans son discours d'ouverture de la première conférence environnementale –, et, au pire, un recul par rapport aux moyens que nous avons engagés.

Ce qui manque à ce gouvernement, c'est probablement une vision. L'inquiétude et le doute viennent quand on songe aux reculades successives sur la fiscalité verte, au récent cafouillage sur la taxe diesel, au report de la loi sur la transition énergétique, qui sera finalement votée en 2014, au flou en ce qui concerne le financement de la future agence nationale de la biodiversité – même si vous nous avez apporté quelques précisions sur le sujet.

En septembre 2012, François Hollande avait promis de faire de la France la « nation de l'excellence environnementale ». Nous sommes loin du compte. Que nous propose-t-on, en dehors d'une augmentation des impôts ? En tout cas, aucune vision globale ! Au-delà des discours tenus par le Président de la République et le Premier ministre, les ambitions sont bien maigres. Beaucoup d'annonces confirment des décisions antérieures, mais aucune précision n'est jamais donnée sur les moyens qui seraient mis en œuvre pour aller de l'avant.

Vous fixez un objectif de réduction de la consommation d'énergie de 50 % d'ici à 2050 et de réduction de 30 % de la consommation d'hydrocarbures d'ici à 2030, dont le principal levier doit être la rénovation de 500 000 logements par an en 2017. Mais où sont les crédits destinés à financer le plan de rénovation thermique du parc immobilier ? Vous ne donnez aucun objectif de performance énergétique, et rien de significatif n'est prévu en matière d'énergies renouvelables. Quant aux acteurs, certains se méfient de la vision centralisatrice qui tend à favoriser les grosses entreprises au détriment des petites ou de l'échelon territorial.

Une ambiguïté est aussi apparue sur le nucléaire, car le Premier ministre a sous-entendu que « les gains financiers » de l'électricité nucléaire pourraient être taxés pour financer la transition énergétique, ce qui semble confirmer la prolongation de la durée de vie des réacteurs nucléaires, qui devient nécessaire pour dégager ces financements.

Ce manque d'ambition du Gouvernement en matière d'écologie est confirmé par la « deuxième feuille de route pour la transition écologique », et par le fait que le budget du

ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie subit une baisse de 6,5 % dans le projet de loi de finances 2014.

La feuille de route ne fait que rappeler les engagements pris : le dépôt, au début de 2014, d'une loi sur la biodiversité, la création de l'AFB, le plan national sur la santé environnementale et la stratégie nationale relative aux perturbateurs endocriniens, qui n'est toujours pas financée. D'une manière générale, elle donne l'impression d'empiler des propositions sans ligne directrice forte, sans calendrier précis ni moyens affectés.

Le Gouvernement fait montre d'une faible volonté politique pour coordonner l'action de ministères aux visions et aux priorités souvent divergentes. Quand prendra-t-il conscience que les enjeux écologiques ne doivent faire l'objet d'aucun marchandage politique ? Son manque d'ambition en matière d'environnement et d'écologie est criant.

M. Bertrand Pancher. L'examen du projet de budget du ministère de l'écologie nous inquiète sérieusement, car nous constatons un effacement sans précédent des moyens, qui traduit une incapacité à engager la transformation de notre modèle de société en direction d'une économie verte.

Ce budget accuse une baisse de 6 % par rapport à 2013, soit un recul de 11 % en deux ans. On veut nous faire croire que l'écologie est une priorité : cherchez l'erreur ! Vous savez dresser les écrans de fumée : vous nous perdez entre les crédits de paiement et les autorisations d'engagements, votre budget et les budgets annexes, cet exercice et le suivant. Il reste que votre ministère fait les frais de la décision d'embaucher 60 000 fonctionnaires dans l'éducation nationale puisqu'il a bien fallu stabiliser la masse salariale de l'État. Vos effectifs diminuent en conséquence de 522 ETP, après un recul de 614 ETP en 2013 ; ceux de vos opérateurs sont en baisse de 390 ETP après avoir perdu 319 ETP cette année.

Dans un contexte où la réforme liée à la simplification des procédures administratives environnementales semble au point mort, comment mènerez-vous vos missions à bien ? Que supprimerez-vous ? Que rationaliserez-vous ?

En découvrant votre budget, on comprend mieux la réaction de Delphine Batho au mois de juillet dernier. Depuis dix-huit mois, la politique environnementale est la grande oubliée de l'action du Gouvernement. Je n'aurai pas la cruauté de revenir sur la série d'abandons de mesures que vous considérez comme prioritaires. Nous attendions un grand sursaut pour 2014 ; nous n'avons qu'un grand saut dans le vide.

Si certaines mesures peuvent être saluées, comme la baisse des dépenses fiscales sur les biocarburants, l'extension de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) ou le principe de création d'une contribution climat énergie, beaucoup d'autres constituent de véritables contre-signaux environnementaux. Je pense évidemment à l'augmentation de la TVA sur le service public de collecte et de traitement des déchets à partir 1er janvier 2014. Un mouvement de « bonnets verts » serait même en marche après celui des « bonnets rouges ». Cette mesure constitue une nouvelle attaque du pouvoir d'achat des ménages via une nouvelle ponction fiscale de 210 millions d'euros. Elle se présente surtout comme un véritable non-sens écologique alors

même que la deuxième conférence environnementale avait prétendument mis l'accent sur le recyclage et la valorisation des déchets.

Je pense aussi au relèvement de la TVA sur les transports publics, et au prélèvement de 10 % sur le budget des agences de l'eau qui préfigure la volonté du Gouvernement de réduire durablement les moyens de la politique de l'eau. Comment croire que cette mesure n'aura aucun impact sur la mise aux normes des systèmes d'assainissement de nos communes ou sur le renforcement de la protection des zones de captage ?

Concernant l'industrie photovoltaïque, la suppression du crédit d'impôt risque de porter un coup fatal à un secteur déjà à l'agonie.

Le cas de l'ADEME est symptomatique. Le PLF pour 2013 avait fixé le plafond de l'affectation de la TGAP, sa principale ressource, à 499 millions d'euros ; il passe à 449 millions dans le PLF pour 2014. Vous affichez un budget de 473 millions pour cette agence en introduisant une subvention exceptionnelle pour charges de service public alors que le budget total s'élevait à 536 millions en 2013. Il y a donc une diminution des crédits de 63 millions d'euros. Vous allez masquer cette chute faramineuse en évoquant une augmentation des autorisations d'engagement et une prise en charge de dépenses par les investissements d'avenir. La ficelle est grosse ! À ce prix, combien d'équipements de cogénération et d'unités de méthanisation faudra-t-il abandonner ces prochaines années ? Je vous exhorte à y réfléchir au cours de la navette parlementaire et à ne pas faire de nouveau l'erreur que vous aviez commise lorsque, malgré nos avertissements, vous avez relevé la TVA sur la rénovation thermique des bâtiments, avant de revenir dessus un an plus tard.

Au-delà des belles déclarations d'intention émises à l'occasion des deux conférences environnementales, les mesures écologiques du Gouvernement dans le budget 2014 sont au moins parcellaires, et souvent sans cohérence. Elles induisent l'idée que la fiscalité écologique est forcément punitive. Alors que ces choix provoquent une véritable désaffectation des Français pour l'écologie, il est urgent de renouer avec la transition écologique et énergétique qu'attend notre société, au service d'une économie verte créatrice d'emplois. Malheureusement, rien dans la politique menée depuis dix-huit mois n'est à la hauteur de cette ambition, et ce budget en témoigne. Tout prend le chemin inverse de celui qu'il faudrait suivre !

Mme Laurence Abeille. Nous ne pouvons que regretter la baisse du budget du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Si la maîtrise des comptes publics est nécessaire, elle ne devrait pas se faire au détriment de la transition écologique et énergétique de la société.

Les moyens alloués au programme 113, relatif à l'eau et à la biodiversité, sont stables, ce qui, dans le contexte de rigueur budgétaire, constitue plutôt une bonne nouvelle. En revanche, pour ce qui concerne la politique de l'eau, l'objectif de bon état écologique des masses d'eau en 2015, inscrit dans la directive-cadre, ne sera pas respecté. Monsieur le ministre, quels moyens comptez-vous mobiliser dans les prochaines années pour vous rapprocher au plus près de cet objectif et restaurer la qualité de notre eau ?

Le « bleu budgétaire » évoque des progrès accomplis depuis dix ans en matière de qualité chimique de l'eau. Mais, pour calculer ce bon état chimique, seule une quarantaine de substances sont actuellement prises en compte, et les

seuils établis le sont de façon arbitraire. Il serait nécessaire de prendre en compte davantage de substances, notamment les perturbateurs endocriniens ou les résidus de médicament, ainsi que les cumuls de contamination. Comptez-vous revoir les critères relatifs à la pollution diffuse ?

La France est sous le coup de sanctions financières très lourdes de la part de l'Union européenne pour non-respect de la directive « Nitrates ». Ne serait-il pas judicieux de mobiliser des moyens pour prévenir de telles sanctions, plutôt que de payer une amende ? Le « bleu budgétaire » indique que « les contentieux européens ne sont pas budgétisés en raison de leur caractère interministériel et de leur montant disproportionné au regard de la taille financière du programme ». En clair, on sait que la sanction sera lourde, mais aucun mécanisme pour la prévenir n'est prévu, et aucune somme n'est budgétisée !

La connaissance en matière de biodiversité est primordiale, et la publication d'atlas communaux de la biodiversité et autres schémas, plans et outils doit être encouragée. Que prévoyez-vous pour favoriser la connaissance, notamment locale, de la biodiversité ?

Je souhaiterais également disposer de davantage d'informations sur le Fonds d'investissement pour la biodiversité et la restauration écologique (FIBRE) doté, comme en 2013, d'un peu plus de 2 millions d'euros. Au moment de sa création, une somme de 25 millions d'euros avait été évoquée. Ce fonds a-t-il vocation à monter en puissance ou sera-t-il intégré aux dotations de la future agence pour la biodiversité ?

Les crédits de l'Agence des aires marines protégées sont en hausse en raison de la création de nouveaux parcs naturels marins. Au moment du lancement de l'agence, l'objectif consistait à créer dix parcs naturels marins en 2010 ; cinq seulement l'ont été à ce jour. Les dotations dont dispose l'agence seront-elles suffisantes pour respecter l'ambition initiale ?

M. Joël Giraud. Monsieur le ministre, nous sommes particulièrement satisfaits que les solutions alternatives proposées par le rapport d'information de Marie-Noëlle Battistel et Éric Straumann sur l'hydroélectricité soient étudiées dans le cadre d'un groupe de travail interministériel. C'est à partir de ce travail qu'il faut chercher l'eurocompatibilité.

La baisse des crédits alloués à la biodiversité n'est pas sans effet sur les parcs nationaux qui, adoptent actuellement leur charte, conformément à la loi du 14 avril 2006 dite « loi Giran ». Il me semble que l'on donne un bien mauvais signal au moment où les collectivités signataires reconnaissent que les parcs sont du ressort des territoires plutôt que de l'État. Le parc national des Écrins connaît, par exemple, un gel de ses crédits pour 2013 de l'ordre de 400 000 euros, et son budget pour 2014 est réduit de 600 000 euros. Il s'agit donc d'une baisse de 1 million d'euros de dotations qui permettent d'assurer le fonctionnement du parc et de payer ses personnels ! La situation est telle que le parc risque de ne pas pouvoir voter son budget. Quant aux crédits consacrés à la charte, ils seront désormais de zéro euro, alors qu'il a fallu convaincre l'ensemble des partenaires des vallées de se mobiliser !

Comptez-vous revenir sur cette situation inacceptable ? Pour ce faire, il conviendrait de réabonder les crédits consacrés à la biodiversité et de revoir la répartition des sommes

versées aux différents parcs – je note que les parcs ayant adopté une charte semblent être plus sanctionnés que les autres. Je déposerai un amendement en ce sens. Les baisses d'effectifs sont par ailleurs supérieures de 5 % aux prévisions. Elles sont acceptées par les personnels au titre de la solidarité, à condition que des moyens de fonctionnement soient débouqués.

M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Monsieur Giraud, aujourd'hui, la réforme de 2006 s'achève avec l'approbation des chartes par décret en Conseil d'État. Le parc national des Écrins a une longueur d'avance et j'en félicite les administrateurs et les communes qui ont adhéré à ce projet ambitieux. Il se trouve que nous conduisons tous un effort de redressement des comptes publics et les parcs naturels nationaux doivent y contribuer. Mes services ont examiné attentivement la situation de chaque parc et j'ai le plaisir de vous informer que, pour le quatrième trimestre 2013, le parc national des Écrins recevra une dotation de 300 000 euros supplémentaires, soit 20 % de plus, pour soulager sa trésorerie. Vous recevrez prochainement confirmation écrite en réponse à votre courrier du 5 novembre.

Mme Marie-Line Reynaud. L'ASN sera amenée à se prononcer sur le souhait d'EDF de prolonger au-delà de quarante ans la durée de vie de ses centrales nucléaires. Monsieur le ministre, confirmez-vous que, quelle que soit la décision qu'elle prendra en toute indépendance, l'État s'y soumettra ?

Mme Delphine Batho. Le débat budgétaire n'est pas déconnecté de la réalité, et c'est d'elle que je voudrais parler. Je vous ai apporté, monsieur le ministre, une paire de lunettes de sécurité qui m'a été remise ce matin, à votre intention, par les ouvriers de l'usine de panneaux photovoltaïques Bosch à Vénissieux. Je sais que vous êtes convaincu qu'il faut sauver cette usine, l'une des plus modernes d'Europe. Après plusieurs restructurations, les ouvriers ressentent de la lassitude depuis que le groupe a annoncé qu'il abandonnait ses activités dans le photovoltaïque. « Vénissieux, m'ont-ils dit, c'est l'avenir de la France. On a un bel outil, on ne demande pas la lune, on demande que les pouvoirs publics disent leur confiance dans le développement du photovoltaïque, on demande une visibilité que les chefs d'entreprise attendent. On demande que l'on ne supprime pas les aides existantes. » J'espère que le Gouvernement reprendra l'amendement de plusieurs parlementaires visant à maintenir le crédit d'impôt développement durable pour les particuliers qui s'équipent pour utiliser les énergies renouvelables. Vous avez annoncé, monsieur le ministre, de nouveaux appels d'offres de 800 mégawatts en énergie solaire. C'est un premier pas, mais les entreprises attendent davantage. Les ouvriers m'ont dit aussi : « Si on ne sauve pas Vénissieux, on donne raison à ceux qui enflamment le pays. »

Chacun sait ce que je pense du budget de l'écologie. Aussi me concentrerai-je sur l'essentiel. Avec la politique des territoires, c'est la mission « Écologie » qui, dans le PLF, connaît la plus forte baisse de crédits. Il s'agit d'une perte sèche, puisque la mission devait recueillir une partie des recettes de l'écotaxe sur les poids lourds qui est désormais suspendue. Ce recul est une défaite pour l'ensemble de la représentation nationale qui avait voté la taxe à l'unanimité. Aujourd'hui, tout le monde est perdant : l'écologie, les transports, les territoires.

Ce budget, en recul, n'est pas celui dont la France a besoin dans les circonstances économiques et sociales actuelles. Je ne désespère pas que les choses changent encore. C'est pourquoi, jusqu'à la dernière minute, j'espère que nous voterons des crédits à la hauteur de notre ambition : faire de la France la nation de l'excellence environnementale.

M. Philippe Duron. Le renforcement du droit de l'environnement s'est accompagné de la multiplication des procédures, qui allongent les délais de réalisation des grands projets et grèvent le coût des infrastructures de 10 % à 15 %. Les concertations et les débats qui mobilisent les défenseurs de l'environnement peinent cependant à associer un plus grand nombre de concitoyens, notamment les plus jeunes, qui sont pourtant les plus concernés. Le ministère de l'écologie a engagé les états généraux de la modernisation du droit de l'environnement. Pouvez-vous faire un bilan de la deuxième phase ? Est-il possible, en France, de « faire plus vite et mieux », pour reprendre le titre d'un programme néerlandais en matière de procédure environnementale ?

Quand on ne peut ni éviter ni réduire l'impact d'un projet sur l'environnement, il faut compenser, le plus souvent en sécurisant des surfaces agricoles proches de l'infrastructure. Quand il s'agit de projets particulièrement longs comme une voie de chemin de fer, la compensation ne pourrait-elle pas se faire dans l'aire d'influence du projet, et pas seulement à proximité de l'équipement concerné ? Serait-il possible de mettre en place un registre national des compensations, de manière à avoir une idée plus précise de ce qui se fait et de capitaliser sur les bonnes pratiques ?

M. Patrick Lebreton. Les outre-mer disposent d'un très riche patrimoine naturel, mais leur faune et leur flore, souvent uniques et endémiques, sont fragiles. Le programme « Paysages, eau et biodiversité » les concerne largement, qu'il s'agisse des plans d'action pluriannuels ou de la stratégie nationale de sauvegarde de la biodiversité qu'il importe de soutenir. Mais nos territoires ne sont pas que des réserves naturelles, ce sont aussi des espaces habités, et La Réunion connaît une forte dynamique démographique. L'enjeu fondamental est de concilier des conditions de vie normales tout en préservant la faune et la flore locales. Je salue les crédits conséquents consacrés aux études sur les pollutions accidentelles dans les DOM, à l'aménagement des sentiers littoraux ou à la mise en conformité des stations d'épuration. Néanmoins, l'esprit d'équilibre qui préside à cette mission et aux orientations du Gouvernement se traduit parfois de manière chaotique sur le terrain. Ainsi, le parc national de La Réunion fait bien souvent fi des activités humaines traditionnelles, comme l'élevage, le maraîchage, voire les services touristiques. Des Réunionnais vivent dans le parc national et il faut en tenir compte, au risque de voir se ternir l'image des instances qui le dirigent, dont nous avons pourtant besoin. Comment pourriez-vous, monsieur le ministre, inciter à aller dans le sens d'une coopération accrue entre le parc, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs économiques et sociaux ?

M. Hervé Mariton. Monsieur le ministre, pourriez-vous nous éclairer sur la gouvernance des parcs naturels régionaux dont la création est soumise à l'approbation de l'État ? Il peut arriver qu'un projet n'aboutisse pas, le nombre insuffisant de communes adhérentes ne permettant pas de satisfaire les critères exigés. Dans ce cas, pendant combien de temps le projet peut-il rester en suspens ? Je pense en particulier au projet de parc des Baronnies provençales. Dans cet intervalle, de l'argent public est dépensé, un projet continue d'être porté et promu auprès de la population, et la confusion se fait entre

le parc, le syndicat de préfiguration et le projet de parc qui continue pourtant d'être mis en œuvre. Nous sommes de nombreux élus concernés par les parcs naturels régionaux à considérer que ni la démocratie ni l'exigence de qualité des parcs ne peuvent s'accommoder de tels procédés.

Certains évoquent aussi une obligation d'adhérer qui serait faite aux communes dans le projet de loi sur la biodiversité, en contradiction manifeste avec la liberté laissée jusque-là aux collectivités. Un projet de parc naturel, ce n'est pas la même chose qu'une intercommunalité et il serait fâcheux pour la politique même de l'environnement et la libre administration des collectivités de prétendre imposer les mêmes règles aux parcs naturels qu'aux intercommunalités.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Les quarante-sept parcs naturels régionaux connaissent des difficultés financières dont l'État est en partie responsable. Si la baisse des dotations, de 100 000 à 150 000 euros en moyenne, continue au rythme actuel, il ne leur versera plus un euro à la fin de la législature. Comme ces parcs sont créés à la demande des régions, même si c'est l'État qui leur accorde son label, la meilleure solution, et la plus claire, consisterait à ce qu'il transfère aux régions les moyens qu'il accorde aux parcs, à charge pour elles de les financer directement.

M. le président François Brottes. Pourriez-vous nous rassurer, monsieur le ministre, en confirmant l'élargissement des tarifs sociaux de l'électricité et la mise en œuvre de la trêve hivernale pour l'électricité et le gaz ?

M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. M. Caultet a raison, la loi de transition énergétique devra faire une place considérable à la décentralisation, car une politique en la matière ne peut produire ses effets que si les collectivités locales se l'approprient. Elles sont d'ailleurs souvent en avance sur l'État en ce qui concerne les expérimentations et les plans climat-énergie territoriaux. L'échelon régional aura probablement un rôle particulier à jouer. Les collectivités montrent souvent la voie, surtout quand elles se réunissent, comme celles qui sont mobilisées par le sénateur Ronan Dantec autour du changement climatique et la préparation du sommet de Paris.

J'ai écouté M. Pancher et M. Sermier critiquer le budget avec autant de fougue qu'ils en mettaient dans leur plaidoyer en faveur du Grenelle de l'environnement – leurs voix étaient moins fortes dans les allées du Salon de l'agriculture, lorsque le Président Sarkozy déclarait : « L'environnement, ça commence à bien faire. » Je veux croire que leurs déclarations sur la nécessité de la transition énergétique sont sincères. En période de difficultés économiques et sociales, les enjeux environnementaux peuvent paraître secondaires : la transition énergétique est pourtant une urgence, pour réduire les factures contraintes des ménages en améliorant la performance énergétique des logements et pour rendre accessibles des énergies moins chères. Je ne doute pas que, si les élections de 2012 avaient connu une issue différente, Bertrand Pancher aurait eu des mots tout aussi durs lorsque la TVA sur la collecte et le traitement des déchets aurait été relevée dans des proportions assez semblables à celles que nous connaissons. Il faut bien reconnaître que les politiques écologiques progressent par étapes, avec des paliers de stabilisation.

Il faut continuer à avancer, en sachant que des choix apparemment simples, comme celui de favoriser le photovoltaïque par une politique de rachat de l'électricité ainsi produite, peuvent, à cause d'un calibrage difficile à faire,

aboutir à l'éclatement d'une bulle spéculative et à la perte de 10 000 emplois en quelques années. Si je n'ai pas pris les lunettes que m'a tendues Delphine Batho, c'est parce que j'en ai déjà, offertes par les ouvriers de Bosch que j'ai rencontrés à plusieurs reprises. Le choix de lancer un appel d'offres de 800 mégawatts est destiné à apporter le cadre stable nécessaire au développement des énergies renouvelables, dont la part doit augmenter dans le mix énergétique.

Il est vrai que, lorsque je suis arrivé au ministère, la situation budgétaire n'était pas satisfaisante et elle n'avait pas été gérée comme je l'aurais fait, c'est-à-dire en allant défendre les budgets devant les ministres chargés des questions budgétaires, pour obtenir des arbitrages favorables à la politique d'excellence gouvernementale du Gouvernement. Il y a plusieurs façons de défendre l'écologie. On peut dénoncer et s'en aller; je préfère me battre et rester le plus longtemps possible pour faire progresser une cause pour laquelle je me suis engagé il y a maintenant quinze ans dans le Gers. Je n'ai pas découvert l'écologie en arrivant à l'hôtel de Roquelaure, qui doit d'ailleurs son nom à une famille gersoise. Mon parcours s'inscrit donc dans la continuité.

Madame Abeille, j'ai annoncé à Ajaccio la création d'un parc marin supplémentaire, celui d'Arcachon, contribuant ainsi à combler le retard qui aurait été pris. Le FIBRE va céder la place à l'Agence française pour la biodiversité, et les contentieux communautaires, comme les autres d'ailleurs, sont provisionnés, mais ne font pas l'objet d'inscription de crédits. Enfin, s'agissant des critères de pollution diffuse, je vous transmettrai les éléments de réponse par écrit, dans les heures qui viennent.

Oui, madame Reynaud, le Gouvernement se fie entièrement aux recommandations de l'ASN en matière de sûreté, même quand il n'est pas tenu de suivre ses avis.

Monsieur Duron, l'AFB aura pour mission de faire évoluer le concept de compensation écologique, afin de travailler au niveau de l'aire d'influence des projets. C'est une piste parmi d'autres. Il a également été question d'un centre de ressources collectant tous les actes administratifs traitant de la compensation afin de constituer une expertise au bénéfice des maîtres d'ouvrage et des services instructeurs.

Le projet de loi sur la biodiversité, monsieur Mariton, comporte bien des dispositions concernant la consultation des collectivités territoriales et de leurs EPCI sur les parcs naturels régionaux, dans le dessein de gagner en cohérence et en simplicité. Je rappelle que seul le territoire de la commune est classé par le décret, et que la seule condition au classement est l'approbation de la charte par la commune. Il n'est pas question de remettre en cause l'importance des EPCI dans la vie des parcs, mais les communes seraient libres de s'engager ou non.

Que M. Lebreton me laisse le temps de prendre en compte ses préoccupations et sa demande de coopération, avant de le recevoir pour étudier avec lui comment rendre compatibles la préservation des milieux et les conditions de vie des habitants. Le problème n'est pas propre aux outre-mer, à en juger par celui posé par l'ours dans les Pyrénées ou par le loup dans le Mercantour.

M. Pancher a évoqué la méthanisation. Soyez rassuré, monsieur le député, il n'y aura pas de recul du plan « Énergie Méthanisation Autonomie Azote ». Dans ce domaine aussi, il faudrait de la simplification administrative.

Je suis frappé de voir, dans des pays voisins, des projets sortir de terre beaucoup plus rapidement. Pour ce plan, nous avons mis les moyens: tarif renforcé élargi, aides de l'ADEME à hauteur de 35 millions d'euros par an et aides du Fonds européen de développement régional (FEDER).

Monsieur Brottes, le décret relatif à l'automatisation des tarifs sociaux n'attend plus que la signature de Pierre Moscovici, qui ne saurait tarder. Nous serons bientôt en mesure de satisfaire l'objectif fixé par le Président de la République d'élargir l'accès à ces tarifs sociaux, avec application rétroactive au 1^{er} novembre.

Enfin, monsieur Chanteguet, l'engagement de l'État dans la politique nationale des parcs naturels régionaux reste et restera fort, quel que soit le circuit de financement. Si je comprends votre inquiétude, je ne vois pas ce que les parcs naturels auraient à gagner à un transfert de financement.

M. Pierre-Alain Muet, président. Monsieur le ministre de l'écologie, nous vous remercions pour vos réponses très complètes.

Monsieur le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, nous sommes heureux de vous accueillir pour la seconde partie de cette commission élargie, consacrée aux questions de transports, de pêche et d'affaires maritimes.

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial pour les transports aériens, la météorologie et le contrôle et l'exploitation aériens. La reprise du trafic aérien, amorcée en 2011 et confirmée en 2012, a continué sur le même rythme au cours du premier semestre 2013, en augmentation de 4,8 % par rapport à la même période de 2012. Mais cette croissance est inégalement répartie: forte dans les pays émergents, elle est plus faible dans les marchés arrivés à maturité d'Amérique du Nord et d'Europe.

La France présente une situation paradoxale: alors que le nombre de passagers transportés a augmenté de 3,2 % en 2012, les mouvements d'avions ont diminué. Pour faire des économies, les compagnies réduisent leurs fréquences et utilisent des avions plus gros et mieux remplis.

La première conséquence est excellente sur le plan écologique, car moins de vols, ce sont moins d'émissions de bruits et de gaz à effet de serre.

La deuxième conséquence est aussi une bonne nouvelle pour les constructeurs, du fait de l'incitation des compagnies à renouveler leurs flottes. C'est ainsi qu'Airbus a dans son carnet de commandes plus de 13 000 appareils représentant huit années de production et 520 milliards d'euros.

La troisième conséquence est moins réjouissante pour les aéroports nationaux, notamment Aéroports de Paris (ADP), dont certaines redevances dépendent directement du nombre de décollages et d'atterrissages. La situation d'ADP reste néanmoins plus que correcte: le tassement des revenus liés à l'activité aérienne est compensé par les activités commerciales et immobilières, ainsi que par les investissements à l'étranger. En 2012, le résultat net d'ADP s'est élevé à 341 millions d'euros.

La véritable inquiétude concerne les compagnies aériennes, notamment Air France. Déficitaires depuis plusieurs exercices et lourdement endettée, la compagnie a mis en place le plan Transform 2015, remanié au cours de l'été dernier. Nous avons déjà eu l'occasion d'entendre ici

même le PDG de la compagnie, Frédéric Gagey : aussi ne reviendrai-je pas sur les détails du plan ni sur l'état préoccupant d'Air France. Notre attention me paraît devoir se porter plus spécifiquement sur la fiscalité à laquelle sont soumises les compagnies aériennes, en particulier en France. C'est ainsi qu'Air France, qui est assujettie au niveau mondial à 1 200 taxes, a collecté, en 2012, sur le seul territoire national, 712 millions d'euros de taxes, 866 millions d'euros de redevances, 272 millions d'euros d'impôts. Au total, l'an dernier, cette société lourdement déficitaire a versé directement ou indirectement 1,85 milliard d'euros à l'État français.

Je ferai une mention spéciale à la taxe de solidarité créée en 2006 à l'initiative de la France. Censée être mondiale, cette taxe n'est en fait appliquée qu'en France et dans une poignée de pays. En 2012, elle a rapporté 185 millions d'euros au niveau mondial, dont environ 120 millions collectés en France. Notre pays y a donc contribué aux deux tiers. À lui seul, le groupe Air France-KLM a contribué à hauteur de 65 millions d'euros, dont 59 millions pour la seule compagnie Air France, soit le tiers de la collecte mondiale ! À titre de comparaison, Lufthansa ou British Airways ne paient que 5 millions d'euros par an. Cela signifie concrètement que, chaque année, du seul fait de cette taxe, Air France part avec un handicap de 50 millions d'euros par rapport à ses principaux concurrents. C'est le prix d'un Airbus A318.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous remédier à l'injustice de cette taxe et au préjudice concurrentiel qu'elle porte à Air France ?

J'en viens au budget de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). En 2014, malgré l'amélioration attendue de son résultat d'exploitation, la DGAC devra une nouvelle fois recourir à l'emprunt pour financer ses investissements et équilibrer ses comptes : 267 millions d'euros seront empruntés, ce qui portera l'encours de la dette à 1,282 milliard d'euros, en hausse de 3,5 %, alors qu'une stabilisation avait été annoncée l'an dernier. Cette année, ce sont des investissements, indispensables pour être en conformité avec la réglementation européenne, qui sont avancés pour justifier la hausse des dépenses. Il est étonnant que ces investissements, pourtant prévisibles, n'aient pas été inscrits dans le budget triennal 2013-2015.

Les investissements lourds sont certes fréquents dans le domaine du transport aérien, mais ce niveau d'endettement de la DGAC n'est-il pas inquiétant ? Peut-on parler, comme la Cour des comptes le fait, d'une spirale du surendettement ?

Je terminerai en évoquant la décision prise par France Télévisions de se fournir désormais auprès d'un groupe privé britannique pour ses bulletins météorologiques nationaux. Il me semble que les entreprises publiques détenues à 100 % par l'État pourraient faire l'effort de privilégier la coopération avec un opérateur national dont la qualité est unanimement reconnue, et qui a gardé la confiance de divers intervenants privés.

M. Pierre-Alain Muet, président. M. François Loncle souhaite faire un rappel au règlement.

M. François Loncle. Sans aller jusqu'au rappel au règlement, je souhaite souligner une anomalie dans l'organisation des commissions élargies. Dans la première partie du débat sur l'écologie, à laquelle j'ai eu plaisir à assister, la commission des affaires étrangères présentait un rapport pour avis. Dans la partie suivante, qui m'intéresse tout autant, elle n'a pas de participation. Or on nous demande de voter les crédits

à l'issue de la réunion, et je ne sais pas si mes collègues de la commission des affaires étrangères reviendront. J'aimerais que cette anomalie soit signifiée à ceux qui sont chargés de l'organisation de ces commissions.

M. Pierre-Alain Muet, président. Les trois commissions représentées ici – finances, développement durable et affaires économiques – se réunissent à l'issue de cette commission élargie pour voter les crédits. La commission des affaires étrangères, pour sa part, vote les crédits à l'occasion de l'une de ses réunions.

M. Alain Rodet, rapporteur spécial pour les transports routiers, fluviaux et maritimes et les aides à l'acquisition de véhicules propres. Les crédits que je suis chargé de rapporter pour l'année 2014 ont été fortement affectés par les débats et les rapports qui, depuis quelques mois, ont marqué l'actualité du secteur des transports – débat sur le SNIT, rapport de la commission Mobilité 21, tragédie ferroviaire de Brétigny-sur-Orge, réactions à la mise en place de l'écotaxe poids lourds.

Globalement, les programmes 203 « Transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes », 159 « Information géographique et cartographique » et 113 « Paysages, eau et biodiversité » totalisent un peu plus de 4 milliards d'euros en crédits de paiement, soit une diminution d'environ 9 % par rapport à 2013.

À lui seul, le programme 203 représente plus de 90 % des crédits engagés. Il accuse une baisse de 10 %, essentiellement due à la réduction de 50 % de la subvention à l'AFITF, qui devait être compensée par une partie du produit de l'écotaxe poids lourds dont l'entrée en vigueur était initialement prévue au 1^{er} janvier 2014. Or celle-ci vient d'être suspendue sine die, ce qui suscite bien des préoccupations quant au fonctionnement et à l'avenir de l'AFITF. Nous attendons des éclaircissements sur la forme que prendra la nécessaire compensation, car les investissements d'infrastructures, qui sont des éléments de compétitivité, ne peuvent pas être considérés comme variables d'ajustement.

Le compte d'affectation spéciale dédié au dispositif de bonus-malus voit ses dépenses prévisionnelles réduites de 33 %, à 269,9 millions d'euros. Cette diminution s'explique par le déficit important en 2013, évalué entre 101 et 112 millions d'euros, qui a conduit à opérer certains ajustements : d'une part, le renforcement du malus avec l'abaissement du seuil d'entrée de 5 grammes, et la diminution du montant de bonus ; d'autre part, le recentrage, depuis le 1^{er} novembre 2013, de l'aide en faveur des véhicules thermiques sur les véhicules les plus faiblement émetteurs de CO₂. Ces mesures sont certes justifiées, mais elles pourraient avoir des conséquences négatives sur le marché des véhicules hybrides, dont les immatriculations ont progressé très fortement au cours des deux dernières années.

Les crédits du programme 113 sont en légère hausse pour 2014, avec près de 280 millions d'euros en autorisations d'engagement. Ils sont essentiellement consacrés à l'action 7 « Gestion des milieux et biodiversité », qui prépare la mise en place de l'Agence française de la biodiversité.

Les crédits du programme 159 sont en légère hausse par rapport à 2013, avec 96,9 millions d'euros. Ils doivent permettre de soutenir la réorientation stratégique de l'IGN.

Revenant sur l'écotaxe, je souhaiterais savoir où en sont les concertations sur la compensation, d'une part, et avec Écomouv', d'autre part.

Vous avez annoncé le lancement d'une deuxième autoroute de la mer entre Saint-Nazaire et Vigo. Or ce type d'infrastructure a fait l'objet de vives critiques de la part de la Cour des comptes européenne qui, dans un rapport de juillet 2013, a pointé avec beaucoup de sévérité l'inefficacité des programmes de financement Marco Polo.

M. Olivier Faure, rapporteur spécial pour les infrastructures de transports collectifs et ferroviaires et les services nationaux de transport conventionnés de voyageurs. À l'heure où la taxe poids lourds a été suspendue, je suis fort inquiet de l'incertitude qui plane sur le financement de la politique des transports. Si chacun comprend le souci d'apaisement qui a pu présider à ce choix, nous attendons des garanties sur la compensation financière qu'apportera l'AFITF, non seulement pour 2014, mais sur la durée. Je rappelle qu'elle devait disposer de 2,2 milliards d'euros pour conduire les priorités retenues par le Gouvernement à la suite du rapport de la commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron.

Cette commission, vous lui avez, monsieur le ministre, demandé de rendre des arbitrages rationnels et d'établir des priorités entre les projets d'infrastructures qui avaient été regroupés de façon démagogique au sein du SNIT, sans agenda ni financement. La décision de retenir le second scénario de financement donne une véritable ambition pour la politique des transports. C'est pourquoi il convient d'offrir à l'AFITF les moyens de concrétiser ces projets qui, tout en assurant au mieux la mobilité de nos concitoyens, sont de nature à relancer l'activité, à créer des milliers d'emplois, à tirer la croissance vers le haut.

Pour 2014, le programme 203 « Infrastructures et services de transports » est doté, hors fonds de concours, de 3,64 milliards d'euros en autorisations d'engagement et de 3,67 milliards en crédits de paiement, montants en baisse de 10 % par rapport à 2013. Les transports ferroviaires et collectifs constituent l'action phare de ce programme, qui concentre à elle seule près de 80 % des crédits : 2,89 milliards en autorisations d'engagement et crédits de paiement, également en baisse de 10,5 %. La raison principale en est la diminution de la subvention d'équilibre versée à l'AFITF, qui aurait dû être compensée par le produit attendu de l'écotaxe poids lourds. La mise en service de celle-ci, prévue au 1^{er} janvier 2014, ayant été suspendue sine die, le manque à gagner pour l'AFITF pourrait atteindre 802 millions d'euros si la suspension durait une année, sans compter les pénalités de dédit si la suspension se muait en suppression.

Dans le détail, les crédits de l'action sont répartis entre, d'une part, la subvention à Réseau Ferré de France (RFF) en vue de concourir à l'équilibre financier du gestionnaire d'infrastructures, qui s'élève à 2,55 milliards d'euros pour 2014 ; d'autre part, la subvention d'équilibre à l'AFITF, qui s'élève à 334 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement pour 2014.

À condition qu'il soit effectivement abondé, le budget des transports devrait permettre de moderniser et d'améliorer la performance du réseau existant via les opérations de régénération, dans le cadre de la transition énergétique et environnementale qui constitue l'une des priorités développées par la commission Mobilité 21.

Il a également pour objet de développer le réseau ferré national, dans la limite des quatre lignes à grande vitesse (LGV) déjà lancées – Est-Europe, Sud-Europe-Atlantique, Bretagne-Pays-de-la-Loire, contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier –, et de poursuivre les études relatives aux premières et deuxième priorités dégagées par la commission Mobilité 21, parmi lesquelles l'interconnexion Sud à laquelle je suis très attaché.

Enfin, ces crédits devraient permettre de poursuivre l'effort engagé en faveur des transports du quotidien, par le développement en province des transports collectifs en site propre via un troisième appel d'offres lancé en mai 2013 et la réalisation du Nouveau Grand Paris. À cet égard, je me réjouis de la signature, le 19 juillet dernier, du protocole relatif au plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, qui prévoit 7 milliards d'euros d'investissements pour les transports du quotidien d'ici à 2017, à condition que les financements soient également prévus de manière certaine.

En définitive, sous réserve de la compensation financière du manque à gagner pour l'AFITF de l'écotaxe poids lourds et de l'aide financière qui devra être apportée au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) dans le cadre du plan de mobilisation, il y a tout lieu de se féliciter de la politique menée en matière de transports, en particulier de la volonté du Gouvernement de réformer la gouvernance du système ferroviaire. Si elle était assortie d'assurances et de garanties, l'adhésion serait totale !

Au chapitre des questions, quel montant précis sera versé par l'État à Écomouv' pour 2013 au titre de la mise à disposition des équipements à compter du 1^{er} octobre dernier ? Quel est le montant trimestriel des loyers dus, que l'écotaxe soit mise en œuvre ou pas ?

Pouvez-vous nous rassurer sur le financement des plans de mobilité, qui font partie intégrante des contrats de plan État-région actuellement négociés pour 2014-2020 ?

Quelles sont les pistes envisagées pour compenser la suspension de l'écotaxe poids lourds, à la fois pour 2014 et pour les années à venir ?

La TVA sur les transports, actuellement à 7 %, devrait être relevée à 10 % au 1^{er} janvier. Cette augmentation devrait être absorbée par les entreprises qui bénéficient du CICE. Or ce n'est pas le cas de la RATP. Par ailleurs, cette hausse va entraîner une réduction des ressources du STIF, de l'ordre de 98 millions d'euros. Celui-ci est donc confronté à une alternative difficile : diminuer les investissements de 100 millions d'euros ou augmenter les tarifs. À cet égard, je proposerai en séance publique deux amendements visant à apporter 84 millions d'euros au STIF à travers la création d'une taxe additionnelle à la taxe sur les cartes grises pour les voitures de grosse cylindrée, ainsi que d'une taxe de séjour régionale dont le produit serait reversé directement à la région Île-de-France.

Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale pour la sécurité et les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture. Le programme 205 de la mission « Écologie, développement et aménagements durables », qui regroupe les crédits consacrés à la sécurité maritime, à la formation des marins, au développement durable du littoral et aux aides à la pêche et à l'aquaculture, bénéficiera

en 2014 de 194 millions d'euros en crédits de paiement, et de 193 millions d'euros en autorisations d'engagement, ce qui est un montant stable par rapport à l'année dernière.

Face à certaines politiques publiques pesant plusieurs milliards, l'enjeu peut paraître minime. Il n'en est rien, tant les activités maritimes représentent une réserve de croissance importante pour notre pays. Concrètement, c'est grâce aux 194 millions de ce « petit » programme que la France forme chaque année une centaine d'officiers de la marine marchande et autant de membres d'équipage et de marins pêcheurs d'un niveau dont l'excellence est reconnue internationalement. Ce n'est pas tout. Grâce à ce programme, les seize centres français de sécurité des navires peuvent travailler à éviter des catastrophes comme celles de l'Érika, du Prestige ou du Costa Concordia; les cinq centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage coordonnent chaque jour le sauvetage des professionnels de la mer ou de simples plaisanciers en détresse en mer; la France maintient à niveau les moyens nautiques nécessaires au contrôle des activités maritimes; le fonctionnement des services déconcentrés des affaires maritimes est assuré; notre pays soutient sa marine de commerce face à la concurrence internationale, par le biais d'exonérations de charges pour les armateurs et les marins. C'est encore sur les crédits de ce programme 205 que la France vient compléter les fonds européens pour accompagner ses entreprises de pêche et d'aquaculture confrontées à diverses mutations – baisse du niveau de la ressource, coût élevé des carburants, crises sanitaires, évolution des réglementations.

Depuis la fusion en un seul programme des crédits accordés à la pêche et l'aquaculture et de ceux consacrés à la sécurité et aux affaires maritimes, le programme 205 offre une vision élargie de l'effort budgétaire consenti par le pays en faveur du monde maritime.

Cependant, à l'heure actuelle, il reste très difficile, pour les parlementaires et plus encore pour nos concitoyens, de connaître avec précision l'effort du pays en direction de 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? Cette remarque formulée l'an passé n'a pas eu l'écho escompté. Or cette question de la lisibilité des crédits engagés en faveur du maritime est cruciale. Je reconnais qu'il n'est pas simple de définir précisément les contours de ce qu'il convient d'appeler la « politique maritime de la France ». C'est pourquoi j'insiste fortement cette année pour travailler d'ici à l'examen des crédits en séance sur l'opportunité de créer un document de politique transversale, annexé au projet de loi de finances.

En lien avec cette problématique de clarification budgétaire, je souhaite insister tout particulièrement sur le volet pilotage de notre politique maritime. Quelle gouvernance offrons-nous à notre ambition maritime, ambition que vous avez réaffirmée à l'Assemblée nationale le 12 juin dernier? En l'espèce, le pilotage actuel semble manquer d'une ligne de conduite claire. L'élaboration de stratégies est certes nécessaire, mais elle doit se traduire par des actes et des réformes opérationnelles. Les rapports et les missions, malgré la qualité des travaux qui en découlent, ne doivent pas paralyser l'action du Gouvernement: il reste le décideur ultime.

Les attentes du monde maritime sont immenses – je l'ai constaté au cours de mes nombreuses rencontres avec les professionnels de la mer, et la presse spécialisée s'en fait

l'écho tous les jours. Nous ne pouvons plus nous contenter de l'attentisme dans lequel nous nous trouvons: attente des conclusions d'une mission, attente de la réunion du comité interministériel de la mer, attente des états généraux de l'enseignement maritime, attente de l'élaboration d'une stratégie nationale... Les problèmes sont connus, il nous faut maintenant agir. Cet attentisme nous conduit d'ailleurs trop souvent à n'agir qu'en réaction à l'urgence ou à l'actualité – je pense ici au plan de relance pour la pêche en Bretagne, à l'attribution d'aides d'urgence dans les outremer ou à la question du chlordécone.

La mer mérite sinon un ministère dédié, du moins une direction centrale qui lui soit exclusivement consacrée; à défaut, le rôle du secrétariat général à la mer pourrait être renforcé. Je connais votre engagement et votre dynamisme, monsieur le ministre, mais le ferroviaire ou le transport routier sont des problématiques gigantesques, qui relèguent souvent les questions maritimes à l'arrière-plan.

Comme l'a affirmé avec justesse l'inspecteur général des affaires maritimes, M. Laurent Courcol, lors de son audition, la politique maritime est une politique de puissance. Or notre gouvernance et nos ambitions sont aujourd'hui bien trop minimalistes: sauvegarder l'existant et colmater les brèches éventuelles.

L'impression qui se dégage de ce projet de budget et, au-delà, des moyens que la France consacre à sa politique maritime, est qu'ils ne sont pas à la hauteur de notre volonté d'appartenir à une puissance maritime – je parle ici de puissance en termes d'emplois, de formation, de rayonnement international, de présence au sein des instances multilatérales, de poids politique et économique sur la scène mondiale et de préservation de la biodiversité.

La concurrence est à nos portes, y compris entre pays de l'Union européenne, et les exemples étrangers montrent qu'une autre dynamique est possible. Le Canada vient d'autoriser la modernisation des structures de pêche de sa province de Terre-Neuve pour un montant de 400 millions de dollars. Ce soutien financier devra permettre à l'industrie de profiter pleinement de l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Union européenne. L'argent servira notamment à la mise en marché, à la recherche et à l'investissement dans les infrastructures, à l'amélioration de la compétitivité des industries sur les marchés mondiaux. Cet accord UE-Canada, la France risque de passer à côté si elle ne s'y prépare pas.

Je renverrai pour conclure à deux préconisations qui figurent dans mon rapport. Il nous faut d'abord fixer un horizon, donner un cap à l'enseignement maritime supérieur, qui navigue actuellement dans le brouillard. Les spécialisations des sites et les projets immobiliers doivent être mis en cohérence.

Nous devons ensuite rendre des arbitrages politiques sur la réforme de la loi de 1992, sur la baisse du coût du travail pour les armateurs soumis à une concurrence internationale, et enfin sur l'élaboration d'une réglementation relative à la présence de gardes armés à bord des navires français transitant en zone de piraterie.

Monsieur le ministre délégué aux transports, à la mer et à la pêche, pouvez-vous nous rassurer aujourd'hui sur la volonté du Gouvernement d'apporter des réponses concrètes

et rapide aux inquiétudes des acteurs économiques du monde maritime, sans remettre ces réponses à des rendez-vous ultérieurs ?

J'aurais également aimé entendre le ministre de l'écologie sur la question de la réforme de la loi de 1992. Comment compte-t-il arbitrer entre, d'une part, les intérêts de l'industrie pétrolière et, d'autre part et tout à la fois, la sauvegarde de notre indépendance énergétique sur les stocks stratégiques, le maintien d'une filière d'excellence française en termes de formation et de compétences, le développement de l'emploi maritime et l'accroissement de notre flotte sous pavillon national ?

Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, pour la pêche. Le projet de loi de finances pour 2014 prévoit, pour les crédits de l'action n° 6 consacrée à la gestion durable des pêches et de l'aquaculture au sein du programme 205, une enveloppe de 49,5 millions d'euros pour les autorisations d'engagement et les crédits de paiement. Toutes actions confondues, ces crédits sont en baisse de 4,5 % par rapport aux crédits ouverts en loi de finances initiale pour 2013, qui s'élevaient à 51,8 millions d'euros.

Bien entendu, l'importance du secteur économique de la pêche et de l'aquaculture ne se résume pas à cette enveloppe budgétaire mais découle bien davantage de l'activité de toute une filière, du pêcheur au consommateur.

Les nouvelles moutures de la politique commune de la pêche – PCP –, de l'organisation commune des marchés – OCM – et du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche – le FEAMP – constituent la toile de fond de ces crédits en faveur de la pêche. C'est l'organisation de la pêche pour les dix prochaines années qui s'est décidée, et les nouveaux objectifs de la PCP se traduiront dès 2014 par des actions nouvelles en vue de la gestion des stocks au rendement maximal durable – RMD – et de l'interdiction progressive des rejets, de l'utilisation de navires plus économes et d'une valorisation accrue des produits.

L'année 2014 sera donc une période de transition, dernière année d'engagement du Fonds européen pour la pêche, même si des engagements résiduels seront encore possibles en 2015, et première année d'engagement du FEAMP, dont à ce stade les mesures concrètes restent à élaborer, dans la mesure où le règlement communautaire n'est pas définitivement adopté.

Les crédits alloués au secteur de la pêche et de l'aquaculture répondent aux objectifs de la PCP, soit que les crédits de l'État viennent en contrepartie d'un financement européen – c'est le cas pour le Fonds européen pour la pêche –, soit que l'Union européenne participe aux dépenses engagées par l'État pour la mise en œuvre de certains règlements – le contrôle des pêches, par exemple –, soit encore au cas par cas, par le biais de la validation des aides d'État notifiées à la Commission européenne.

Pour 2014, coexistent donc les derniers crédits liés aux actions dans le cadre du FEP – je pense aux sorties de flotte ou aux contrats bleus –, à hauteur de 10,9 millions d'euros, et les premiers crédits pour les actions menées dans le cadre du FEAMP qui ne sont pas encore précisément définies mais sont inscrites à hauteur de 5 millions d'euros.

Deux dispositifs, parmi les trois qui concentrent habituellement près de la moitié des crédits nationaux en faveur de la pêche, sont en diminution en 2014, puisqu'ils ne correspondent plus, ou de façon moindre, à ces objectifs nouveaux. Il en va ainsi des plans de sortie de flotte, qui passent de 7 millions d'euros en 2013 à 2,6 millions en 2014, et des contrats bleus, qui passent de 10 millions en 2013 à 6 millions en 2014, en raison de l'extinction de la mesure dans sa forme actuelle.

En revanche, la participation de l'État aux caisses de chômage pour intempéries et avaries gérées par le Comité national des pêches maritimes et élevages marins pour un montant équivalent à celle des marins pêcheurs cotisants, soit 6,84 millions d'euros, demeure inchangée par rapport aux exercices précédents.

Par ailleurs, dans le cadre des prochains contrats de projets État-régions 2014-2020, une enveloppe de 5,7 millions d'euros est prévue pour 2014, ce dont je me réjouis.

Enfin, le contrôle des pêches maritimes constitue un poste important. Il recouvre des crédits de fonctionnement à hauteur de 1,66 million d'euros et des dépenses d'intervention en faveur du développement et de la mise en œuvre d'applications informatiques, ainsi que de l'équipement des navires en journaux de bord électroniques et caméras, à hauteur de 4,3 millions d'euros. Le poste principal concerne l'application du système d'information opérationnel, dont le coût est estimé à 3,2 millions d'euros. Cette donnée permet de mesurer l'effort effectué en matière de contrôle et les contraintes qui en découlent pour les pêcheurs.

Je souhaite, monsieur le ministre, vous interroger plus précisément sur les trois sujets suivants :

La version finale du FEAMP n'est pas encore arrêtée, et cette incertitude va peser sur la définition des programmes opérationnels. Pourriez-vous néanmoins nous indiquer quel pourrait être son montant pour notre pays, quelles seront les modifications essentielles par rapport à l'actuel FEP, et comment les dispositifs des contrats bleus seront intégrés dans le nouveau cadre d'intervention européen ?

Je voudrais, en second lieu, vous entretenir des fortes inquiétudes sur le devenir de la flotte hauturière française qu'ont révélées nos auditions. En effet, la vente de nombreux navires à des armateurs étrangers, notamment espagnols, constitue un risque d'amputation irréversible de nos droits à produire. Il y a, à l'évidence, un travail de fond à mener – qui est d'ores et déjà amorcé – pour redéfinir le cadre juridique des droits à produire et de l'indispensable gestion collective des quotas. Il me semble que seule l'obligation d'un lien économique réel entre l'exploitation des navires et le territoire français permettra de maintenir la capacité de notre flottille de pêche. Qu'en pensez-vous monsieur le ministre ?

Enfin, l'expertise des ingénieurs halieutes étant de plus en plus nécessaire pour la détermination de l'état de la ressource, quelles mesures envisagez-vous pour renforcer cette capacité d'expertise indispensable à la filière pêche ?

Après vous avoir entendu, monsieur le ministre, j'émettrai bien entendu un avis favorable à l'adoption des crédits du programme 205.

M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis de la commission du développement durable, pour les transports terrestres et fluviaux. Je parlerai des dépenses du programme 203. Quatre LGV en cours ; la régénération du réseau routier national ; un vaste programme d'amélioration de la qualité, de la fiabilité et de l'efficacité du réseau ferroviaire existant ; la modernisation des trains d'équilibre du territoire et le lancement d'un grand chantier pour opérer leur renouveau ; deux nouvelles autoroutes ferroviaires annoncées et la régénération du réseau fluvial ; la modernisation des matériels roulants d'Île-de-France et la poursuite des aides à l'acquisition de véhicules propres : ce sont plus de 5 milliards d'euros d'autorisations d'engagement pour le programme 203 en 2014 et 5,6 milliards d'euros de crédits de paiement, si l'on intègre le budget de l'AFITF, soit un budget stable. Nous avons donc devant nous une politique ambitieuse et volontariste qui donne son sens à l'intitulé nouveau de cette mission budgétaire où la « mobilité » remplace l'« aménagement » : c'est le citoyen et non plus l'infrastructure qui est au cœur du projet.

Je vois dans ce programme d'investissement au service des habitants une vision courageuse du transport, de l'aménagement et de l'égalité des territoires en France. C'est une vision qui nous parle d'accès à la mobilité, d'égalité devant les services publics et devant l'emploi. C'est une vision qui prend également en compte la dimension économique fondamentale de notre politique de transports. Dans sa finalité, elle rend notre pays plus attractif aux entreprises. Par ailleurs, ces milliards dépensés sont autant d'euros investis dans nos entreprises de BTP. Nous devons savoir accompagner le retour à la croissance avec pragmatisme et sérieux.

La fin du tout-TGV est donc désormais actée. La multimodalité, le développement des transports combinés et l'efficacité du fonctionnement du réseau existant – qui passe par son entretien et sa modernisation – sont les nouvelles priorités du Gouvernement.

Si j'ai parlé des dépenses, c'est pour ne pas évoquer uniquement les recettes et le faux débat qu'elles ont suscité, lequel ne doit pas masquer que ce budget est un budget d'investissement, extrêmement important pour l'avenir de nos concitoyens.

Je rappelle que le financement de notre politique de transports doit faire l'objet de ressources pérennes, qui permettent à l'État et au Parlement de dessiner sur le long terme la France de demain. Une politique de mobilité ne se construit pas au jour le jour en fonction de la conjoncture économique ou sociale ; elle se planifie et s'organise sur le long terme, son rôle contracyclique devant d'ailleurs servir à accentuer la reprise de la croissance que nous laissent espérer les dernières prévisions.

L'écotaxe devait garantir à l'AFITF une ressource pérenne. Il est de notre responsabilité de veiller à ce que son avenir ne remette pas en cause cette pérennité, sous peine de voir l'ensemble de la population de notre pays en subir, durablement et au quotidien, les conséquences.

Enfin, pour revenir sur quelques points d'importance à mes yeux dans notre politique de transports, j'insisterai sur les principaux instruments de cette nouvelle approche de la mobilité.

En ce qui concerne les sociétés concessionnaires d'auto-route, j'ai retenu de mes auditions que le fonctionnement actuel du système des concessions ne nous permet pas de proposer des solutions législatives pertinentes pour faire diminuer le prix des péages. La seule solution serait de renationaliser le réseau concédé. Alain Minc, le président de la SANEF, n'a pas paru trouver cette très pertinente.

Pour être plus pragmatique, la base contractuelle du régime de concession repose sur des échanges constants entre les sociétés gestionnaires du réseau concédé et les services de l'État. Je souhaite a minima que le Gouvernement veille à ce que ces derniers se voient affecter des moyens matériels suffisants pour contrôler efficacement les sociétés concessionnaires. La négociation en cours des nouveaux plans de relance autoroutiers doit répondre aux mêmes exigences.

Pouvez-vous nous faire un point sur les prochaines étapes, avant leur validation définitive ? Ainsi que sur les engagements obtenus par l'État au cours de la négociation ?

En ce qui concerne la nouvelle génération de CPER, confirmez-vous le montant de 6,5 milliards affecté au volet « mobilité multimodale » ? La SNCF a exprimé sa crainte que les projets de pôles multimodaux ne soient plus éligibles aux nouveaux CPER : est-ce exact ? Enfin, j'aimerais que vous éclairciez la place des PDMI actuels au sein des futurs CPER.

Dans le domaine ferroviaire, pourriez-vous nous confirmer la stratégie arrêtée en matière de TET, nous éclairer sur le cahier des charges qui sera proposé aux entreprises souhaitant fournir le nouveau matériel et nous préciser, au-delà du budget 2014, l'avenir de cette politique ?

Enfin, la part du fluvial dans le transport modal reste très faible mais sa croissance est à deux chiffres. Son potentiel de développement est sensible à moyen terme et doit donc être accompagné par le Gouvernement. La flotte de la batellerie française a besoin d'être modernisée. Cette profession a d'ores et déjà commencé sa mutation afin de s'adapter aux nouvelles exigences de la navigation fluviale à l'échelle européenne. J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez nous donner des précisions sur la manière dont vous comptez l'accompagner.

M. Jean-Marie Sermier, suppléant M. Jacques Alain Benisti, rapporteur pour avis de la commission du développement durable, pour les transports aériens. Cinq millions d'habitants sont quotidiennement survolés en Île-de-France par des avions, dont huit cent mille volant à très basse altitude. Ces populations subissent au quotidien non seulement des nuisances sonores, mais aussi une pollution importante qui atteint la santé de milliers de personnes.

En ayant cautionné la volonté de la DGAC et d'ADP de développer le trafic international, notamment dans l'aéroport d'Orly, vous avez cautionné l'augmentation des nuisances. Si, en plus, vous permettez que d'autres zones, aujourd'hui non touchées par ces survols, subissent les mêmes nuisances, vous faites le complice d'un plan de développement tous azimuts du trafic aérien, dans des zones déjà en surdensification et soumises à la pollution croissante du trafic routier. En ayant laissé agrandir la piste 4 d'Orly, réservée désormais aux très gros porteurs et orientée vers le nord-est, vous condamnez 1,8 million de personnes à subir des nuisances aéroportuaires insoutenables.

Il existe pourtant un moyen d'éviter cette catastrophe écologique, en délocalisant, à l'instar de ce qu'ont fait dix-sept grands aéroports dans le monde, non pas l'aéroport d'Orly mais une piste réservée aux vols internationaux, au nord de Pithiviers, dans un espace aujourd'hui désertique, qui aurait l'immense avantage d'absorber l'augmentation du trafic aérien que connaît la région parisienne.

De plus, l'utilisation du dispositif ferroviaire du futur TGV passant par Orly et s'arrêtant à Pithiviers pour relier Clermont-Ferrand ou Toulouse, permettrait d'accéder à ce nouveau hub en moins de vingt minutes depuis l'aéroport actuel, tout en permettant également aux passagers en provenance du sud-est et du sud-ouest de la France d'accéder directement, sans passer par la région parisienne, à cette nouvelle plateforme.

D'un point de vue économique, ce projet aurait l'avantage de développer 2 500 emplois dans une région très touchée par le chômage. Quant au financement de cette délocalisation, il serait assuré par les 500 millions de fonds propres qu'ADP destinait à l'extension d'Orly.

Êtes-vous donc prêt, monsieur le ministre, à prendre la décision qui s'impose aujourd'hui, pour lancer ce formidable projet et montrer votre réelle détermination à soutenir une vraie politique de limitation des nuisances aéroportuaires, tout en assurant un développement maîtrisé et responsable du trafic aérien? Cette décision qui permettrait de dérouter soixante-dix avions qui les empêchent chaque nuit de dormir, six millions d'habitants de la région parisienne l'espère. Si vous la prenez, votre nom rentrera dans l'histoire.

M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable, pour les affaires maritimes. Même si, avec 145 millions d'euros, le programme 205 n'est pas le mieux doté des budgets, il représente une ligne stratégique dans l'équation économique de notre pays. Il touche d'abord à notre politique portuaire et à la question de l'irrigation de nos hinterlands, alors que le développement du commerce mondial a fait de la conteneurisation un élément clé de la compétitivité de nos entreprises et de notre industrie. Il implique également, en matière de transport maritime, des choix déterminants pour notre compétitivité – je reviendrai sur le RIF et la faible attractivité de ce registre par rapport à la concurrence internationale. Il est enfin déterminant pour la préparation de l'avenir et la formation, dans un secteur, dynamique mais fortement concurrentiel, qui emploie près de trois cent mille personnes en France.

Les arbitrages budgétaires doivent tenir compte du fait que la France est la deuxième zone économique exclusive maritime du monde, ce qui est un indéniable avantage comparatif et, compte tenu de l'augmentation du trafic maritime généré par la mondialisation, nous devons tout faire pour préserver l'attractivité de notre pavillon et de notre flotte de commerce.

Les orientations prises lors du Conseil national de la mer et des littoraux, installé en 2013, sont, à ce titre, plutôt rassurantes puisque vous y avez réaffirmé l'ambition maritime de la France. Mais quelle traduction budgétaire donnez-vous à cette ambition? Si le budget pour 2014 est stable, il ne l'incarne en rien. Qu'en sera-t-il en 2015?

Par ailleurs, la suspension de l'écotaxe aura naturellement des conséquences sur le financement des infrastructures de transport dans les grands ports maritimes. Quelles sont les compensations envisagées?

Une autre de mes questions concerne l'enseignement maritime. Un certain nombre d'orientations ont été prises pour redynamiser l'enseignement supérieur maritime. Néanmoins, si l'on veut optimiser le dispositif et la dépense publique, sans doute faudrait-il revoir l'organisation des quatre sites actuels, auquel s'ajoute le site de coordination parisien. Il y a urgence aujourd'hui à redéfinir la mission, l'affectation et les objectifs de chacun d'entre eux, surtout si l'on songe que, tout en affectant 10 millions à la nouvelle école du Havre, dans laquelle les collectivités ont, de leur côté, investi 18 millions d'euros, l'État a décidé d'en transférer tous les premiers cycles à Marseille. Parmi les acteurs du grand port maritime du Havre, l'heure est à la colère froide.

Dans un tout autre domaine, j'aimerais vous entendre sur les ambitions du Gouvernement en matière d'exploration des grands fonds. Des parcelles sont actuellement distribuées à travers le monde; l'État français n'en réclame pas suffisamment, alors que beaucoup de nos acteurs industriels pourraient prendre des positions intéressantes dans l'exploration des grands fonds et des ressources nécessaire à l'avenir de notre industrie.

Mes questions suivantes concernent l'attractivité du pavillon français, sachant qu'il y a désormais moins de deux cents navires inscrits au RIF.

Comment envisagez-vous de réformer la loi de 1992 sur le transport des produits pétroliers? La fermeture des raffineries, les surcapacités pétrolières et le différentiel d'attractivité entre le pavillon français et les autres pavillons se combinent pour entraîner une disparition progressive de notre flotte pétrolière, ce qui fait, à terme, peser une menace sur la souveraineté de notre approvisionnement énergétique.

À une question qui lui a été posée le 18 octobre, le ministre du budget a répondu que les entreprises maritimes n'étaient pas éligibles au CICE, dans la mesure où elles bénéficiaient de la taxe forfaitaire au tonnage. Je ne vois pas en quoi cette sorte d'IS forfaitaire serait incompatible avec le bénéfice du CICE. Pourriez-vous nous en dire plus sur cette incompatibilité?

La contraction du crédit bancaire rend difficile le financement des navires. Compte tenu de la spécificité de la filière, des conditions d'amortissement et des montants liés à l'achat des bateaux, ne serait-il pas possible de saisir la BPI pour qu'elle se dote d'une ligne dédiée au financement des navires de commerce? Les acteurs de la filière sont d'ailleurs prêts à travailler sur une clef de répartition entre leurs fonds propres, les prêts bancaires et ceux de la BPI.

Enfin, pouvez-vous rappeler votre position sur la présence de gardes armés à bord des bateaux exposés à des actes de piraterie et que la force Atalante ne parvient pas à protéger dans leur totalité? La filière semble prête à en assumer le coût économique, et il me semble que le sujet est à l'ordre du jour du prochain comité interministériel sur la mer.

M. Pierre-Alain Muet, président. Je vais maintenant donner la parole aux orateurs des groupes.

M. Gilles Savary. En cette période difficile pour les finances publiques, votre budget fait mieux que préserver l'essentiel, monsieur le ministre: c'est un budget plein de promesses qui inaugure votre nouvelle politique des transports et qui repose sur les décisions que vous avez prises tout au long de l'année et que le Premier ministre a arbitrées.

Cette réorientation des priorités s'inspire notamment des travaux réalisés par la commission Mobilité 21 présidée par notre collègue Philippe Duron. Vous fixez le cap des « trains du quotidien » en procédant aux premières inscriptions budgétaires pour la modernisation du parc des trains d'équilibre du territoire (TET). L'AFITF a déjà engagé une première tranche de ce programme dont le montant total s'élève 510 millions d'euros, avec une commande de trente-quatre rames qui devraient être livrées en 2017. Le modèle choisi, le Coradia Liner d'Alstom, semble promis à un bel avenir.

Le budget met également en œuvre le nouveau Grand Paris, en coordination avec le très nécessaire plan de modernisation du réseau ferroviaire de la région Île-de-France, et donne les moyens de la priorité accordée à la régénération et à l'entretien du réseau ferré national. Mais c'est aussi un budget de continuité républicaine, puisque vous vous êtes engagé à continuer de financer les « coups partis » que sont les quatre LGV. Une de ces lignes concerne directement la Bretagne et aura bien besoin de ressources budgétaires importantes pour aller à son terme.

Par ailleurs, la mission prépare la deuxième génération de contrats de projets. Leur négociation sera marquée par le retour des financements accordés aux routes, ce qui est une bonne chose. Vous avez toujours indiqué que vous souhaitiez une approche multimodale et que vous vous refusiez à une « guerre des modes ». La France est un grand pays routier et automobile. Elle dispose d'un réseau considérable et très ancien qui mérite d'être entretenu, même si, comme vous l'avez clairement souligné, il faut en limiter les développements nouveaux.

Vous reconduisez dans le même temps les aides aux transports combinés – les « aides à la pince » – pour un montant de 16,5 millions d'euros, de même que vous reconduisez largement le soutien à RFF pour les trains dits de service public: 1,7 milliard d'euros pour les TER, 323 millions pour les trains de fret, 527 millions pour les TET. Enfin, il est prévu de consacrer 53 millions d'euros à l'entretien et à l'exploitation des grands ports maritimes et 65 millions à l'investissement et l'outillage portuaires.

En 2013, le Gouvernement aura financé un peu plus de 1,3 milliard de dépenses pour les transports en commun en site propre. Le subventionnement de ces réseaux de bus et de tramway qui contribuent au bien-être quotidien de nombre de nos administrés est devenu une des activités les plus importantes de l'AFITF.

Ce budget devait également marquer une transition vers un « tuilage » financier caractérisé par un désengagement progressif du contribuable dans le financement de l'AFITF, au profit de l'engagement des poids lourds.

Ma région d'Aquitaine, par exemple, est traversée par un « train de camions » – 18 000 par jour sur 300 kilomètres – qui va de la frontière espagnole vers le nord de l'Europe. Or ces camions ne laissent pas un centime d'euro de contribu-

tion à l'entretien du réseau nationale: ils font le plein en Espagne, où les taxes sont un peu plus faibles, puis, après avoir traversé le pays, au Luxembourg.

Comme de nombreux Aquitains, je suis de ceux qui plaçaient depuis longtemps beaucoup d'espoirs dans la mise en place d'une taxation des poids lourds. J'entends par là une contribution modeste, qui ne saurait constituer un sinistre pour notre économie mais par laquelle la France, qui est un pays de transit important, pourrait enfin faire participer les poids lourds étrangers au financement de ses infrastructures. Il faut mettre fin à cette franchise complète de taxes dont nos poids lourds, eux, ne bénéficient pas.

Tout en regrettant vivement les événements récents, je comprends la position du Gouvernement. Pourriez-vous nous confirmer, monsieur le ministre, qu'il ne s'agit pas d'un abandon complet? Et si tel était le cas, quel outil pourrait remplacer la taxe poids lourds? Il faudrait, de toute évidence, soit recourir à un impôt supplémentaire pour honorer les programmes figurant dans ce budget et dans le SNIT, soit les abandonner – auquel cas toutes les régions, y compris la Bretagne, et tous les modes de transport, y compris le ferroviaire, seraient concernés.

Vous pouvez compter sur tout notre soutien pour surmonter cette difficulté.

Je terminerai par deux questions.

Premièrement, le Parlement pourrait-il être informé en cours d'année de la mobilisation des crédits européens par la France? Il y a là un angle mort de notre processus budgétaire!

Deuxièmement, le calendrier des contrats de projets État-régions sera-t-il affecté par ce qui arrive à l'écotaxe?

M. Hervé Mariton. Alors que le Gouvernement avait fort justement recentré le SNIT – je faisais partie de ceux qui s'étaient inquiétés de l'ambition excessive du projet antérieur – en s'appuyant sur différents travaux de qualité, dont ceux de la commission Mobilité 21, le voilà qui révisé sa copie et prend des engagements concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse au sud de Bordeaux, au rebours de ce préconisent les expertises. Quelle est cette méthode, monsieur le ministre? À quoi bon critiquer une version peu réaliste du SNIT si c'est pour ajouter ensuite de l'irréalité à l'irréalité?

Je rappelle que le Parlement a voté la taxe poids lourds en 2006 mais que ni le précédent ni l'actuel gouvernement n'ont mené l'expérimentation alsacienne. Le regrettez-vous? Vous auriez pourtant rencontré moins de difficultés locales: les élus alsaciens, parmi lesquels notre ancien collègue Yves Bur, se plaignent que l'on n'ait pas instauré cette taxe dans leur région.

Dans le contexte actuel, comment comptez-vous mener les actions de l'AFITF? Quelles seront les corrections budgétaires consécutives à la suspension de la taxe poids lourds? Quel est votre horizon temporel et quels critères d'évolution retiendrez-vous? Les tarifs, le tonnage, la géographie?

Bien qu'il ne soit pas encore signé, le plan de relance autoroutier prévoit 4 milliards d'euros de travaux. Il est difficile au législateur de comprendre quelles sont les ambitions et les marges de manœuvre de l'État dans ce domaine. Où le curseur s'arrête-t-il lorsqu'une discussion

de ce type s'engage avec les concessionnaires? Pour quelles raisons l'ambition raisonnable de l'État correspond-elle à un montant de 4 milliards et non pas de 2 ou de 6?

Et comment comptez-vous vous prémunir contre les critiques formulées tantôt par le Parlement, tantôt par la Cour des comptes, au sujet de la gouvernance du secteur autoroutier? On reproche à l'État de ne pas surveiller assez les sociétés autoroutières, or ce même État tend la sébile pour leur demander le financement, à son initiative, d'un plan de relance – lequel plan, du reste, doit correspondre en partie à leur intérêt. N'y a-t-il pas là une incohérence?

Après la ratification par notre Assemblée, il y a quelques jours, de l'accord franco-italien sur la liaison ferroviaire Lyon-Turin, envisagez-vous de recourir à des financements innovants? Le Gouvernement ne semble pas faire preuve de beaucoup d'imagination en termes de techniques financières pour la réalisation de ce projet!

Tout autre sujet: quelles seront les conséquences de la politique d'open data du Gouvernement sur le financement de l'Institut géographique nationale (IGN), sachant que cet établissement tire des ressources de la vente de certaines de ses données?

En matière ferroviaire enfin, vous parlez de l'intégration de RFF et de la SNCF dans une même structure comme d'une chose entendue. Telle n'est pas l'opinion du groupe UMP. Les progrès du système ferroviaire français depuis dix ans tiennent en bonne part à la distinction des deux acteurs, qui a permis de mieux éclairer la discussion, de mieux déterminer les enjeux et de mieux rationaliser les décisions. S'il faut, dans certains cas, améliorer la relation entre la SNCF et RFF, je pense en revanche que les décisions que vous vous apprêtez à prendre vont à l'encontre de l'avenir de notre système ferroviaire et aggraveront son impréparation à un avenir de concurrence. Dans un pays aussi peu enclin à la concurrence que la France, c'est une lourde responsabilité que vous prenez. Sans doute facilitez-vous la vie de la SNCF à très court terme, mais vous la mettez en péril à moyen et à long terme. Vous entêtez-vous dans cette voie? Où en sont vos discussions avec Bruxelles sur la faisabilité de ce schéma périlleux?

M. Bertrand Pancher. Le groupe UDI avait demandé le report provisoire de l'écotaxe compte tenu des nombreuses oppositions liées au contexte fiscal et aux conditions de mise en œuvre du dispositif. Vous n'avez de cesse de rappeler que cette taxe a pour objectif de financer directement l'AFITF, mais vous omettez d'indiquer que la subvention de l'État diminue, dans le même temps, de la moitié du revenu escompté.

Nous avons beaucoup insisté, lors du débat législatif, sur la nécessité de tenir compte des intérêts des transporteurs pour compte propre. Par conséquent, nous ne sommes qu'à demi étonnés par les manifestations actuelles. Nous souhaitons évidemment que l'on trouve une issue acceptable par le plus grand nombre.

Cependant, le report de l'écotaxe pose avec acuité le problème du financement de l'AFITF pour 2014, voire pour les années suivantes. Pourriez-vous préciser vos intentions à ce sujet, monsieur le ministre?

Mieux vaudrait aujourd'hui assumer collectivement les décisions prises hier, surtout lorsque celles-ci ont été adoptées à l'unanimité, au lieu de chercher à rejeter les

fautes sur l'ancienne majorité ou à entretenir des polémiques stériles. À cet égard, j'ai pris connaissance avec intérêt de vos déclarations modérées sur cette affaire.

À travers le financement de l'AFITF, c'est la question centrale du financement de nos infrastructures de transport qui est posée: le produit global de l'écotaxe, estimé à 900 millions d'euros, devait financer un tiers du budget de l'Agence.

Le Gouvernement nous répond que le manque à gagner sera compensé par des économies, mais lesquelles? Il ne prévoit que 1,5 milliard d'économies réelles pour 2014! Réduira-t-il les investissements en matière de transports routiers et alternatifs, alors même qu'il a repoussé des dizaines de projets structurants?

J'ajoute que le manque à gagner pour l'AFITF en 2014 intervient après une année 2013 qui a déjà gravement fragilisé l'agence, compte tenu des deux reports successifs de l'application de l'écotaxe.

Cet élément nouveau s'inscrit dans un contexte de baisse brutale de 10 % des crédits du programme 203 « Infrastructures et services de transports »: diminution de 10,5 % des crédits budgétaires de l'action « Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires », qui représente, à elle seule, 78,6 % des crédits de paiement du programme; diminution de 3 % de l'action « Infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires »; diminution de près de 50 % de l'action « Soutien, régulation, contrôle et sécurité des services de transports terrestres ».

Sur ce dernier point, nous souhaitons avoir des précisions sur les moyens qui seront alloués à la sécurité du réseau ferré à la suite du drame de Brétigny-sur-Orge.

Plus généralement, nous regrettons que l'État se désengage à ce point de la politique des transports. Ce désengagement s'inscrit dans le droit-fil des conclusions du rapport de la commission Mobilité 21, qui avait repoussé nombre de projets d'infrastructures structurants.

Nous partageons la volonté du Gouvernement de moderniser et d'améliorer la performance du réseau existant, mais celle-ci doit s'accompagner d'une vision à plus long terme, que l'on sacrifie pour des raisons budgétaires au lieu de rechercher des financements innovants incitant au report modal. À ce sujet, avez-vous totalement abandonné la perspective de la prolongation de la durée de concession des autoroutes, qui permettrait de réinjecter des moyens importants et immédiats pour les infrastructures de demain?

Votre démarche est d'autant plus incompréhensible que, dans le même temps, le Gouvernement s'engage sur la ligne ferroviaire Lyon-Turin qui, comme l'a indiqué la commission Duron, vampirisera à elle seule les crédits de l'AFITF pendant quinze ans.

À ce titre, monsieur le ministre, j'aurais souhaité avoir des précisions sur le calendrier que vous envisagez: on parle d'une ouverture de la ligne en 2030, pour un financement estimé à 16 milliards d'euros pour la France. Cela nécessiterait d'y consacrer 1 milliard par an, soit la moitié du budget actuel de l'AFITF. Est-ce bien votre intention?

Quant à la décision du Gouvernement de faire passer la TVA de 7 à 10 % pour les transports publics de voyageurs, elle nous semble constituer une erreur majeure sur le plan

social, économique et environnemental. Elle provoquera bien entendu une augmentation des prix de tous les modes de transport. Le groupe UDI vous demande solennellement de revenir sur cette mesure qui est en train de verdir les bonnets rouges de la colère fiscale qui monte dans le pays. Les transports publics sont des services publics de première nécessité. C'est à vous, monsieur le ministre, qu'il incombe de le rappeler.

M. François-Michel Lambert. Même si l'actualité brûlante ne doit pas être le seul sujet de notre débat, nous ne pouvons pas passer à côté du dossier de la taxe poids lourds, dite écotaxe.

Après des reculs lors des débats dans l'hémicycle, après un premier report de la date d'entrée en vigueur, puis l'utilisation d'une région abandonnée depuis des années – et non pas depuis dix-huit mois seulement – comme bouc émissaire de toutes les difficultés d'un modèle économique d'agro-industrie insupportable, voici venu le temps des soupçons sur ce qui s'est passé lors de la gouvernance de François Fillon.

Cela fait beaucoup de nuages sombres au-dessus d'un outil fiscal qui, dans tous les pays où il a été mis en place, s'est révélé être l'élément déclencheur d'un cercle vertueux, faisant baisser la part du transport routier inutile, notamment de transit à vide, apportant un report modal, finançant les infrastructures de transport, renforçant les éléments de modernisation du transport routier, relocalisant une partie de l'économie, et ce quasiment sans aucun impact pour le panier de la ménagère : rappelons que le surcoût, en prenant une hypothèse extrême, serait d'un demi-centime d'euro pour une salade ou un kilo de pommes. Même pas le coût de la « perte produit » dans la longue chaîne de la distribution !

Or, voilà que cette taxe poids lourds est suspendue. Mes questions à ce sujet seront directes, monsieur le ministre.

L'absence de recettes d'écotaxe se traduit par un manque à gagner pour l'État, donc pour le budget de l'investissement d'infrastructures, de plus de 2 millions d'euros par jour, soit l'équivalent, à chaque jour de retard, de la rénovation de deux kilomètres de voie ferrée.

Confirmez-vous la volonté du Gouvernement de maintenir cette taxe poids lourds telle qu'elle a été votée par le Parlement au printemps dernier ?

Quels sont les impacts sur les programmes d'infrastructures de son double report ? Avez-vous déjà connaissance des projets qui en pâtiront ?

Quelles sont les modalités de financement connexes que le Gouvernement souhaite mobiliser ?

Quel est le calendrier de relance du processus ?

Enfin, comment le Gouvernement compte-t-il traiter les éléments douteux qui pèsent sur la société Écomouv' ?

Un autre sujet soulève des interrogations en termes de financement, celui du projet de ligne Lyon-Turin. Comment s'y retrouver entre les rapports de la Cour des comptes et les annonces peu étayées des défenseurs du projet, qui font apparaître des coûts allant du simple au double ?

Autre question lancinante : quel sera le format du Lyon-Turin ? Un tunnel à grand gabarit comme le tunnel sous la Manche, tel que le décrit Hubert Du Mesnil ? Si tel était le cas, c'est tout l'axe allant de Lisbonne à Kiev qui devrait être calibré dans cette dimension dite GC ! Sachant que les axes qui traversent l'Europe sont de dimension inférieure, comment compter-vous budgéter le recalibrage de toutes les voies reliées au Lyon-Turin ? La commission Mobilité 21 a déjà refusé la création d'une nouvelle voie entre Montpellier et Perpignan, ce qui pose un problème pour l'ensemble de cet axe.

Quel sera le coût du recalibrage de tous ces kilomètres en GC : 1 milliard, 5 milliards, 10 milliards d'euros, voire plus ? On ne voit pas le moindre début de financement !

Nous souhaitons donc recueillir votre avis sur ce point précis du financement de la mise au gabarit GC de l'axe complet. Comment intégrerez-vous ces travaux dans le schéma directeur logistique que nous avons prévu dans la loi ?

Concernant le véhicule électrique, je voudrais évoquer une dynamique engagée dans la région Nord-Pas-de-Calais, la « troisième révolution industrielle » proposée par Jeremy Rifkin et lancée officiellement le 25 octobre dernier. Cette troisième révolution industrielle passe par la mise en cohérence de cinq piliers : le passage aux énergies renouvelables ; la transformation du parc immobilier en mini-centrales électriques ; le déploiement de technologies de stockage d'énergies ; l'utilisation de technologies de l'Internet pour faire évoluer le réseau électrique ; la transformation de la flotte de transport en véhicules électriques rechargeables pouvant acheter ou revendre de l'électricité sur un réseau électrique intelligent et interactif.

On comprend dès lors combien il est important d'engager notre pays dans une mutation couplant le véhicule électrique et le basculement vers les énergies renouvelables.

L'État se doit de mettre en œuvre les moyens pour accompagner cette mutation. Le processus commencera par un déploiement de bornes de recharge par des aides et des engagements à l'acquisition de véhicules électriques. Or, force est de constater que le Gouvernement n'a pas de politique claire concernant cette stratégie industrielle engagée par la région Nord-Pas-de-Calais et que ses intentions n'ont aucune visibilité. Pourriez-vous préciser votre position ? Quels sont vos engagements en matière de véhicules propres, notamment de véhicules électriques rechargeables ?

S'agissant du plan autoroutier, comment justifier un prolongement que la gauche avait tant critiqué sous un gouvernement de droite ?

En dépit de tous ces points, nous sommes relativement satisfaits de ce premier budget pleinement choisi politiquement par le Gouvernement. Nous constatons que l'on en revient aux besoins des transports au quotidien, qui concernent plusieurs millions de nos concitoyens, et aux trains d'équilibre du territoire, qui visent par définition un meilleur équilibre entre une France métropolitaine et une France plus rurale, mais aussi des échanges entre les métropoles sans passer systématiquement par Paris.

Nous restons néanmoins, vous l'aurez compris, très prudents quant aux grands projets tels que LGV, autoroutes et autres.

M. Pierre-Alain Muet, président. Nous en venons aux questions des députés, pour deux minutes chacun.

M. Patrick Lebreton. L'isolement géographique qui caractérise les départements et les collectivités d'outre-mer est une difficulté majeure. Les relations avec l'Hexagone sont contraintes, ce qui provoque un surcoût de la vie et une entrave à la mobilité des ultramarins vers la métropole.

Le développement d'une industrie touristique, qui pourrait être un réel pilier de croissance économique, est également tributaire du niveau des infrastructures.

L'enjeu crucial du développement de ces territoires, quels que soient leur aire géographique respective, la coopération régionale et les échanges économiques, est donc l'accès à un niveau d'infrastructures satisfaisant.

La mission que nous examinons aujourd'hui comporte deux thèmes principaux concernant les outre-mer.

Tout d'abord, la création, au 1^{er} janvier 2013, de quatre grands ports maritimes en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion, constitue une avancée majeure. Elle améliorera la compétitivité des structures portuaires et sera un facteur essentiel du développement de ces territoires. En dépit du peu de recul par rapport à cette création, disposez-vous déjà des premiers éléments d'évaluation du fonctionnement rénové des ports concernés ?

Ensuite, je note la programmation de crédits destinés à financer les études sur l'allongement de l'aéroport de Pamandzi, sur l'île de Petite-Terre à Mayotte. Les enjeux de désenclavement et de développement économique sont, dans ce nouveau département d'outre-mer, encore plus cruciaux que dans les autres territoires. Aussi souhaiterions-nous savoir dans quels délais Mayotte disposera de capacités aéroportuaires accrues.

M. Luc Chatel. Je veux vous faire part de mon inquiétude au sujet du renouvellement des matériels des trains d'équilibre du territoire.

Après les annonces du Président de la République en septembre dernier, le Premier ministre a évoqué une enveloppe de 500 millions d'euros pour ce renouvellement dans le cadre des investissements d'avenir. J'y insiste, il y a urgence. L'état du matériel est désastreux, des pannes à répétition se produisent, les désagréments quotidiens provoquent la colère des usagers.

Le projet de loi de finances prévoit des crédits d'investissement à hauteur de 118 millions d'euros. Quelles commandes de matériel permettront-ils d'engager ? Avec les 500 millions d'euros annoncés, on ne pourra commander que trente-quatre rames, ce qui est très insuffisant au regard des besoins.

Sur la ligne 4, par exemple, la SNCF tire argument de la dégradation de la qualité des matériels pour réduire le nombre de dessertes. Or le renouvellement prévu dans le cadre de l'appel d'offres qui a été passé ne permettra pas le remplacement intégral des rames existantes. Quand les actes suivront-ils enfin les paroles, monsieur le ministre ?

M. Denis Baupin. Les déplacements à vélo sont en plein développement dans notre pays. Ils ont doublé au cours des dix dernières années et représentent aujourd'hui environ 3 % des déplacements quotidiens de nos concitoyens.

À la suite de la mobilisation de plusieurs parlementaires, vous avez accepté, monsieur le ministre, de lancer l'élaboration d'un plan d'action pour les mobilités actives. Celui-ci traitera de l'amélioration du code de la route, de l'intermodalité avec les transports collectifs, mais aussi des incitations économiques. Nous demandons notamment que l'on étende celles qui existent aujourd'hui pour les déplacements automobiles à nos concitoyens qui ont choisi des modes de transport moins polluants. Vos services ont réalisé une simulation économique au sujet de la mise en place d'une indemnité kilométrique pour les déplacements à vélo. Cette étude, dont nous n'avons pas eu communication, pourrait-elle être rendue publique ?

M. Hervé Mariton. Mon collègue Patrice Martin-Lalande m'a confié le soin de vous interroger sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon. Le projet POCL a été retenu par la commission Mobilité 21 parmi les projets à réaliser après 2030, à une date qui sera fonction de la saturation de l'actuelle LGV Paris-Lyon. Patrice Martin-Lalande souligne qu'il est indispensable que le Gouvernement choisisse dans l'année qui vient entre les deux tracés, Ouest et Médian, du projet POCL afin que ne soit pas pérennisée l'épée de Damoclès qui pèse sur tous les projets d'investissement dans les deux fuseaux concernés. Les questions de M. Martin-Lalande sont les suivantes : quand sera désigné le nouveau préfet coordonnateur chargé de la poursuite de la concertation conduisant au choix d'un tracé ? Quand le Gouvernement mettra-t-il en place « l'Observatoire de la saturation » ? Quand seront engagées les études préalables aux travaux qui courent sur une période d'une dizaine d'années ?

M. Philippe Duron. Le Gouvernement et votre ministère ont fait preuve de raison en cherchant à adapter le schéma national des infrastructures de transport, le SNIT, et les soixante-quinze projets qu'il recensait aux moyens de l'État dans cette période d'efforts budgétaires. Le réalisme n'est pas un renoncement. Le Premier ministre, dans son intervention du 9 juillet, « Investir pour l'avenir », a fixé une feuille de route ambitieuse : le renforcement du gros entretien des réseaux routiers et fluviaux de l'État ; le financement du volet « mobilité » des contrats de projets État région, les CPER, le renouvellement des trains intercités avant 2025, la poursuite des projets routiers et ferroviaires importants avant 2030. Financer ces projets dans la durée suppose des moyens conséquents.

L'agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, est aujourd'hui financée par des recettes affectées. Or elles seront sensiblement inférieures aux prévisions pour ce qui concerne le produit de la redevance domaniale du fait de la décision du Conseil d'État. La taxe d'aménagement du territoire, la TAT, subit une érosion en raison de la baisse du trafic. Mais c'est bien sûr la redevance poids lourds qui nous inquiète le plus.

Le paiement des dépenses de l'AFITF est ralenti par l'absence de fongibilité des lignes budgétaires de son budget. Il s'ensuit des retards de paiement pénalisants pour les maîtres d'ouvrage et pour la crédibilité de l'Agence. Peut-on espérer une évolution des règles qui fixent les paiements de l'AFITF pour accélérer les paiements aux maîtres d'ouvrage ?

Entendez-vous revoir le périmètre des trains intercités à l'occasion du renouvellement de l'AOT fin 2014 pour éviter les redondances avec les TER et pour réduire le déficit des trains d'équilibre du territoire, aujourd'hui estimé à plus de

trois cents millions d'euros et qui pourrait atteindre 650 millions d'euros en 2025 ? À quelle hauteur entendez-vous fixer les crédits pour maintenir le niveau de service du réseau routier de l'État non concédé en 2014 ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Vous avez été nombreux à souligner l'importance du budget du ministère des transports, de la mer et de la pêche. C'est qu'il traduit la volonté d'engager une nouvelle politique des transports, avant tout axée sur le quotidien de nos concitoyens, conformément à l'engagement du Président de la République. Cette réorientation passe par la modernisation des réseaux existants, dont la nécessité est confirmée par une actualité parfois dramatique. Cela ne signifie pas que les grands projets sont abandonnés, mais la politique des transports doit d'abord satisfaire les attentes de nos concitoyens en matière de confort et de sécurité et répondre aux enjeux de désenclavement des territoires, conformément au principe républicain de l'égalité territoriale.

Tel est l'enjeu du financement des infrastructures de transport. Nul doute que nous nous tournerons vers le Parlement dans les tout prochains jours pour réaffirmer, dans un contexte qui est celui que vous connaissez l'enjeu et les modalités de ce financement. L'écotaxe poids lourds avait recueilli l'approbation unanime du Parlement : cette unanimité doit se retrouver dans des ambitions partagées. Cette taxe, qui semblait alors, et qui est effectivement, un grand progrès dans les modalités de financement des infrastructures, est devenue l'emblème d'un combat très éloigné de la réalité et de la finalité même de ce mode de financement. Il faut donc redonner du sens à ce choix de financement et en réaffirmer la nécessité.

Je comprends qu'il y ait des réticences, voire des rejets, face à ce qui constitue une véritable révolution dans le financement des infrastructures. Cette nouvelle conception est riche de développements futurs. Encore faut-il que nous puissions mettre en place un dispositif suffisamment sécurisé pour être légitime aux yeux de nos concitoyens.

Les efforts demandés à ce budget, qui s'élève à plus de huit milliards d'euros, ne remettent pas en cause la priorité donnée aux infrastructures. Ce budget ne fait pas que traduire les grandes orientations du Gouvernement ; il concrétise aussi la production parlementaire, notamment les propositions de la commission Mobilité 21. Le Gouvernement s'est en effet appuyé sur les principes dégagés par cette commission pour dessiner les grandes perspectives d'investissement de l'AFITF.

Par ailleurs, une contractualisation globale avec toutes les collectivités doit nous permettre de définir un vrai enjeu de mobilité dans les territoires. Ce sont 950 millions d'euros annuels qui sont mobilisables à ce titre d'ici à 2020.

Je m'étonne que certains reprochent à ce budget l'insuffisance de financement du matériel roulant, alors que 510 millions d'euros sont consacrés au renouvellement des matériels roulants des trains d'équilibre du territoire après des décennies où il n'avait pas bénéficié du moindre centime.

Vous m'avez interpellé, monsieur Faure, sur le nouveau Grand Paris. Des annonces ont été faites cet été par le Premier ministre, en matière de modernisation du réseau de transports, via la contractualisation et des financements partagés avec la Région. Le grand plan de modernisation du

réseau ferroviaire doit permettre de mobiliser 2,5 milliards d'euros pour cette modernisation, rendue nécessaire par la dégradation continue du réseau.

En tout état de cause, ces projets doivent être conformes aux conclusions de la commission Mobilité 21 en termes de relance du fret ferroviaire, de programmation de nouvelles autoroutes ferroviaires et de désenclavement.

Nous n'oublions pas le financement du nouvel appel à projets, qui bénéficie d'une dotation de 450 millions d'euros. Après le succès rencontré par le précédent, il nous a semblé utile, voire nécessaire sur le plan économique, de lancer un nouvel appel à projets, aux critères d'éligibilité élargis. En effet, tous ces projets génèrent de l'emploi, tant dans les travaux publics que dans les industries de transport.

Le budget des transports se caractérise également par sa stabilité, puisque, hors AFITF, il passe de 3,379 à 3,335 milliards d'euros, soit une diminution de 1,3 point. Toutes dépenses et recettes confondues, il passe de 8,193 à 8,255 milliards d'euros, soit une augmentation de 0,8 point. Même si ces données doivent être actualisées en intégrant l'évolution du financement de l'AFITF, la stabilité est incontestable, qu'il s'agisse du financement des trains d'équilibre du territoire, du budget annexe de l'aviation civile, dont les crédits sont même en augmentation, ou des crédits des affaires maritimes et de la pêche. Une telle sanctuarisation budgétaire est à souligner en période d'efforts budgétaires.

Ce budget est également essentiel en ce qu'il nous permet de financer les innovations nécessaires l'industrie et à la recherche, notamment via les programmes d'investissements d'avenir. Le secteur de l'aéronautique, par exemple, bénéficiera à ce titre de 1,2 milliard d'euros. D'autres projets innovants, tels que le TGV du futur, le navire du futur, le port du futur, permettront de préparer les modalités de ce qui sera l'activité de demain.

S'agissant de l'écotaxe poids lourds, la suspension qui a été annoncée n'est pas un abandon. Mais il est nécessaire, aujourd'hui plus que jamais peut-être, de laisser le temps au dialogue et à la pédagogie. Il faut expliquer aux territoires que ce mode de financement est conforme au principe de l'utilisateur-payeur : en faisant en sorte que ceux qui utilisent les infrastructures de transport contribuent au financement de leur modernisation, ce qui est la moindre des choses, il vise à alléger la charge qui pèse sur les contribuables. Je rappelle que près de 20 % du réseau autoroutier sont dans un état de dégradation extrême nécessitant une intervention d'urgence. Il ne se passe pas un jour sans que tel ou tel élu se tourne vers l'État pour qu'il finance la sécurisation d'infrastructures de transport.

Je n'épilouterai pas sur le sujet du contrat qui lie l'État à la société Ecomouv', d'autant que cette question semble devoir connaître des développements judiciaires. C'est le principe même de l'allégement de l'impôt par la taxation de l'utilisateur que nous devons réhabiliter. Pour apaiser l'inquiétude exprimée par certains territoires, nous devons faire œuvre de pédagogie en démontrant la vertu du dispositif.

En réponse aux inquiétudes exprimées par Alain Rodet, Olivier Faure, Rémi Pavros, le président Duron et d'autres intervenants sur les ressources de l'AFITF, je rappellerai que l'application de cette nouvelle fiscalité a déjà fait l'objet de reports successifs – que nous avons déplorés –, au mois de juillet et au mois d'octobre afin de sécuriser le dispositif. Le Premier ministre a réaffirmé sa volonté de sanctuariser la

dotation au budget de l'AFITF. Ces 400 millions d'euros doivent permettre de financer les grands projets d'investissement. Par ailleurs, les ressources de l'AFITF proviennent également de la redevance domaniale due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, à hauteur de cent millions d'euros, de la taxe d'aménagement du territoire et du produit des amendes. Il sera toujours possible, comme nous l'avons fait cette année, d'adapter le rythme d'exécution de ces projets à ces aléas, de procéder à des ajustements comptables, via, par exemple, le fonds de roulement, ou encore de renégocier les conditions de remboursement de la dette contractée auprès de l'Agence française du trésor. En un mot, il s'agira d'explorer toutes les pistes permettant d'optimiser le calendrier du financement de l'AFITF. Par ailleurs, nous travaillons, avec mon collègue Bernard Cazeneuve, à ce qu'il n'y ait pas de diminution du financement.

Notre priorité aujourd'hui est de laisser le temps au dialogue.

Vous m'avez interrogé sur l'impact de la hausse de la TVA sur les transports. Je rappelle que cette hausse doit permettre de financer le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi, le CICE. Un certain nombre d'opérateurs neutraliseront la hausse annuelle classique liée à l'inflation en recourant à ces ressources complémentaires.

Pour répondre ensuite aux questions sur le nouveau Grand Paris et sur l'engagement du Premier ministre : les financements sont prévus et le plan de mobilisation 2013-2017 permettra une montée en puissance du projet.

La question d'Alain Rodet sur le bonus-malus ne concerne pas directement ce budget. Quant aux autoroutes de la mer, il était nécessaire que nous disposions du temps nécessaire à l'analyse ; il ne s'agit pas, en tout cas, de remettre en cause les modes alternatifs de transports ou de reports modaux.

À propos des négociations avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes, Rémi Pavvros a raison de souligner qu'au-delà des chiffres, il y a l'activité économique. Il suffit pour s'en convaincre de prendre connaissance des communiqués de presse de la fédération nationale des travaux publics qui attend des signaux, qu'il s'agisse du budget global du ministère, des modalités de financement par l'AFITF mais aussi de toutes les ressources à même de stimuler l'emploi et la relance économique. À cette fin, les relations doivent être équilibrées et, dans nos négociations, je tiens pleinement compte des remarques parfois dures de la Cour des comptes sur les relations entre l'État et les concessionnaires entre 2009 et 2012.

Le plan de relance autoroutier, sur le point d'être signé, devra répondre aux nécessités de modernisation d'infrastructures vieillissantes, dans le respect de l'intérêt de l'État, dans le cadre d'une relation équilibrée et celui d'un contrôle des clauses contractuelles et de la jurisprudence en vigueur. Les procédures d'adossment obéissent en effet à des critères très précis. Toutes les dispositions sont prises pour que nous puissions être utiles dans l'investissement et contrôler la réalité des travaux. Je pense à une clause âprement discutée permettant de réserver 55 % des travaux aux PME locales afin d'éviter toute forme d'automatisme entre la signature du contrat de relance et l'attribution des travaux au même groupe. La diversification prévue par cette clause permet à un grand nombre d'entreprises d'accéder au marché dans la plus grande transparence.

Cette démarche ambitieuse concerne 3,6 milliards d'euros et donc de très nombreux emplois dans le secteur des travaux publics. Il s'agit d'une vingtaine d'opérations avec un taux de rendement interne très serré de 7,8 %. Certaines procédures permettront de garantir l'efficacité du ministère des transports. Certes, le rapport de la Cour des comptes s'est montré sévère sur les capacités de ce dernier à négocier avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes ; je salue cependant la très grande compétence de ses agents. Nous n'en avons pas moins souhaité nous adjoindre l'expertise d'autres ministères, celui de l'économie et des finances notamment.

M. Pavvros m'a également interrogé sur les financements européens. L'action de la France a permis d'ouvrir des perspectives dans le domaine des infrastructures européennes avec des budgets en sensible augmentation – à savoir près de 65 % si l'on prend en compte la totalité de l'enveloppe. Pour ces grands chantiers européens, comme la liaison Lyon-Turin – ratifiée par le Parlement – et le canal Seine-Nord, nous avons sollicité les commissaires européens afin d'obtenir des financements communautaires.

Nous devons favoriser la complémentarité des modes de transport. J'ai récemment participé à un conseil des ministres européens des transports informel à Tallin pour plaider la nécessité d'une subvention à hauteur de 40 % pour le canal Seine-Nord. Pour avoir été présent, monsieur Pavvros, vous êtes témoin de l'engagement de M. Kallas, commissaire européen des transports. Nous devons donc pouvoir assurer le suivi de la mobilisation des financements européens, les subventions extérieures n'étant pas anecdotiques.

En ce qui concerne le secteur maritime, nous avons accompli un travail considérable depuis notre arrivée aux responsabilités. L'actualité européenne a été dense : la France s'est montrée active dans le cadre de la réforme de la politique commune de la pêche notamment pour ce qui est de la pêche durable. Nous devons en la matière adopter une démarche progressive, d'accompagnement. Les discussions européennes, malgré leur caractère tardif, ont permis de donner un statut aux régions ultra-périphériques. Les avancées pour l'outre-mer ont de ce point de vue été très importantes, notamment à travers les conseils consultatifs régionaux. Nous allons engager un dialogue tripartite à l'occasion de la première année d'engagement du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche. Je me battraï pour que la France obtienne un meilleur budget que celui qui lui avait été attribué et qui n'était pas à la hauteur des enjeux maritimes de notre pays. Encore faut-il que nous mobilisions tous nos efforts et que nous les orientations pour le mieux, notamment en ce qui concerne la modernisation des navires, l'installation des jeunes – une priorité.

Nous avons travaillé en confiance avec le Parlement. Des missions ont été confiées et qui doivent non pas, certes, chère Annick Girardin, se substituer aux politiques mais éclairer les choix du Gouvernement. Quand nous demandons à Arnaud Leroy de travailler sur la compétitivité des pavillons, les enjeux sont très clairement posés. Des solutions seront par conséquent proposées très prochainement aux questions relatives, notamment, à la loi de 1992, à la sécurité des équipes embarquées. Ces débats sont très compliqués et nécessitent une concertation permettant de répondre à des attentes contradictoires.

Nous sommes également pleinement mobilisés en ce qui concerne la compétitivité portuaire. Une mission a été confiée sur le sujet à la sénatrice Mme Herviaux.

Nous avons par ailleurs beaucoup avancé sur les droits des gens de la mer, avec la ratification de la convention du travail maritime.

Pour ce qui est de la réforme des grands ports d'outre-mer, nous n'avons pas encore suffisamment de recul pour l'évaluer.

J'en viens à l'emploi maritime, et je pense à MyFerryLink, à la SNCM, dont j'ai rencontré longuement les syndicats ce matin encore. L'implication du Gouvernement en matière d'emploi, de formation est très forte : j'ai ainsi rencontré les élus à propos de l'École nationale supérieure maritime (ENSM). On ne peut pas à la fois demander une spécialisation des sites, une rationalisation des moyens et ne pas vouloir donner une chance à la réforme de l'ENSM. Il faut en outre tenir compte de la création des BTS maritimes, de la relance des formations et des métiers nouveaux.

Le désenclavement portuaire est une des priorités de l'État. Les ports n'ont pas été des facteurs suffisant de dynamisme économique, de croissance, de compétitivité. Je n'oublie pas l'exploration et la recherche avec IFREMER, ni les zones de compétences françaises, sujets qui impliquent également le ministère des affaires étrangères.

Pour ce qui est du domaine aérien, Jean-Claude Fruteau a fait allusion à l'évolution du paysage économique, à la réalité des compagnies, au déséquilibre entre l'aéroportuaire et les compagnies elles-mêmes, à l'optimisation du remplissage des avions – le nombre d'avions diminuant tandis que le nombre de passagers augmente. À cet égard, le plan Transform 2015 d'Air France commence à porter ses fruits même s'il est encore insuffisant tant l'activité est atone dans le secteur aérien. Les moyens consacrés à l'activité des aéroports et notamment d'ADP le sont au détriment des compagnies aériennes et en particulier de la compagnie nationale ; or nous restons très attentifs à ce déséquilibre. C'est pourquoi une politique de tarification de rééquilibrage a été mise en place.

J'assume pleinement la position de la France concernant la taxe de solidarité. J'ai accompagné le Président de la République en Afrique du Sud, pays qui est le plus touché au monde par le drame du SIDA. Les chercheurs, les associations, les populations ont adressé au Président de la République tous leurs remerciements pour le financement, par le biais de la taxe de développement, de la lutte contre les pandémies et pour la prévention. J'ai ressenti une grande émotion et beaucoup de fierté car il en va de l'image de la France. Nous n'avons pas à rougir, tant s'en faut, de cette action de solidarité. Cette taxe n'a jamais été actualisée et connaît un rattrapage de l'ordre de 12 % qu'on ne saurait vraiment qualifier, dès lors, d'augmentation. De plus, la taxe reste limitée puisqu'elle ne coûte au client que quelques dizaines de centimes pour les vols intra-communautaires et, selon la classe, que quelques euros pour les vols internationaux. Nous sommes attentifs à ce que la politique tarifaire s'inscrive dans le cadre d'une compétitivité retrouvée pour Air France.

Nous avons par ailleurs baissé les taxes sur les nuisances sonores, d'un rendement très élevé, tout en veillant à ce que tous les dossiers d'insonorisation dans les zones aéroportuaires soient traités. Nous avons procédé à des assouplissements en matière d'urbanisation des zones proches des aéroports ; il est donc possible qu'on y demande la limitation des nuisances sonores.

Nous avons également baissé certaines taxes aéroportuaires, notamment pour les passagers en correspondance, ce qui représente pour Air France un gain de 30 millions d'euros.

Le budget annexe fait apparaître une dette importante. Nous avons déjà souligné, l'année dernière, à quel point nous étions attentifs à un remboursement accéléré des emprunts. Il est vrai par ailleurs que nous avons dû assumer le financement d'investissements, notamment de modernisation des systèmes de navigation aérienne pour 42 millions d'euros. Or ces investissements sont indispensables. Parallèlement, nous avons obtenu un accord social concernant l'ensemble de la direction générale de l'aviation civile : 57 % des personnels ont entériné un protocole pour trois ans de modernisation des services de l'aviation civile. Cette discussion très difficile fut le prix à payer pour une meilleure efficacité.

On nous accuse d'avoir décidé du couvre-feu à Orly alors que les travaux n'y ont pas été engagés par moi. J'ai reçu l'association Ville et Aéroport. Nous devons répondre à des demandes parfois contradictoires : optimisation du plan d'exposition au bruit et volonté de privilégier l'urbanisation dans des zones proches des aéroports. Nous maintenons le couvre-feu à Orly, les restrictions à Roissy, le plafonnement des trafics, la limitation des créneaux horaires, et nous veillons à l'établissement d'un meilleur contrôle des trajectoires. Ces questions étant sensibles, les procédures arrêtées doivent être pleinement respectées.

J'en viens à Météo-France. Sachez que nous étions bien seuls au début. Puis nous avons été rejoints par nos amis allemands si bien que la position de la France a été majoritairement suivie à Vilnius, lors de la réunion du conseil des ministres des transports chargé de discuter de la construction du ciel unique européen. Le nouveau président de Météo France m'a averti qu'il fallait tenir compte de ses missions de service public dans ce contexte de déréglementation du ciel.

Des questions plus précises m'ont été posées, auxquelles je souhaite également répondre.

Monsieur Chatel, je suis heureux que vous souligniez l'action du Gouvernement en matière de renouvellement du matériel roulant, qu'il s'agisse du Paris-Clermont, du Paris-Limoges ou des appels d'offres qui seront lancés avant 2017 pour l'ensemble du matériel roulant. Tous les trains d'équilibre du territoire (TET) seront renouvelés : le Premier ministre s'y est engagé – 1,5 milliard sera consacré à la modernisation.

M. Hervé Mariton. Y compris les trains de nuit ?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Oui, s'ils ont le statut de TET. Votre question est importante car elle met en lumière la diversité des modes ferroviaires : des progrès sont à réaliser en direction des trains couchette.

S'agissant des contrats de projets État-région, nous respecterons l'engagement de l'État. Nous espérons ne pas avoir à reculer le calendrier, compte tenu des débats actuels.

Par ailleurs, nous ne manquerons pas de rendez-vous pour évoquer différents enjeux – transport combiné, multi-modal, « aides à la pince ».

Monsieur Mariton, l'important c'est l'utilité des travaux. Nous regrettons beaucoup la privatisation des infrastructures autoroutières, qui génèreraient chaque année 2 milliards d'euros pour la modernisation. Nous regrettons également de ne pas pouvoir mobiliser 50 milliards pour revenir sur une erreur stratégique majeure. Nous sommes désormais liés par des contrats, qui nous plongent dans des situations difficiles. Peut-être l'État s'est-il montré trop faible lors de la négociation de leurs clauses. Toutefois, nos rapports avec les concessionnaires d'autoroutes demeurent très exigeants. J'en ai donné l'illustration.

Le Gouvernement a décidé, à la suite des conclusions de la commission Mobilité 21, de ne pas abandonner les études déjà prévues, tout simplement parce que celles-ci, une fois menées à leur terme, permettront d'engager de nouveaux investissements publics dès que la situation budgétaire sera redevenue plus favorable.

Il convient de mettre l'accent non pas sur la seule branche sud de Bordeaux mais sur l'ensemble du grand projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO) – ce n'est pas moi, c'est un de mes prédécesseurs qui a fait signer cinquante-sept collectivités locales pour cofinancer des branches de la LGV. Or une telle sophistication me paraît dangereuse, qu'il s'agisse du financement des infrastructures ou de l'écotaxe. Le calendrier du GPSO s'inspire de la démarche de la commission Mobilité 21, en vue d'optimiser les moyens mis au service d'un projet commun. Je confirme la réalisation de Bordeaux-Toulouse, puis de Bordeaux-Dax et, à terme, de Bordeaux-Hendaye. Nous sommes sur un grand corridor européen, monsieur Savary. Nous respecterons les engagements que nous avons pris envers nos partenaires européens.

M. Pancher m'a interrogé sur la sécurité ferroviaire : nous avons demandé à RFF de mettre l'accent, dans le cadre de son grand plan de modernisation du réseau, sur la sécurité ferroviaire : 400 millions y seront consacrés sur les 2,5 milliards du grand plan. Je n'entamerai pas avant l'heure le débat sur la réforme ferroviaire : toutefois, monsieur Mariton, évoquer aujourd'hui l'optimisation de l'organisation du ferroviaire est une gageure. Si le regroupement de RFF et de la SNCF est nécessaire, c'est parce que les rapports croisés entre les différents acteurs diminuent l'efficacité du financement, de la réalisation et de la coordination des travaux. Nous sommes favorables à la constitution du groupe public le plus intégré possible, car c'est la condition de son efficacité. En termes de libéralisation, ce que nous proposerons est le contre-exemple de ce qui s'est passé avec le fret, sur lequel, notamment, la réforme de 1997 a eu de nombreux effets pervers.

Monsieur François-Michel Lambert, plusieurs ministères sont concernés par les recharges électriques, en premier lieu celui du redressement productif. Dans le cadre du plan automobile, le Gouvernement accompagnera les plans notamment régionaux. Les PIA doivent permettre de financer y compris de grands plans nationaux.

Monsieur Baupin, j'ai tenu parole sur le vélo : le groupe de travail interministériel consacré à la promotion des mobilités actives s'est réuni : il doit maintenant réfléchir à des mesures réglementaires et à l'insertion du vélo dans le tissu urbain.

J'ai noté votre demande : mes services vous transmettront le rapport sur l'indemnité kilométrique pour les salariés à bicyclette.

Je n'évoquerai pas tous les projets du schéma national des infrastructures de transport (SNIT). Le grand projet ferroviaire POCL – Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon – est lié à la mise en place prochaine par le préfet de l'observatoire de la saturation, qui permettra de phaser et d'optimiser les investissements. En effet, grâce à la vision de l'utilisation des infrastructures que l'observatoire nous fournira, nous saurons à quel moment il conviendra de mobiliser les financements pour la modernisation. Il faut toujours faire précéder les grands investissements d'un diagnostic partagé des besoins en vue d'y adapter les projets.

Monsieur Duron, en tant que président de l'AFITF, vous m'avez posé des questions sur les priorités, sur les TET et le matériel roulant : j'y ai répondu. J'ai bien noté votre proposition concernant le financement de l'AFITF : je plaide votre cause quotidiennement. Les intérêts de l'Agence sont pris en compte. Le Premier ministre a pris une décision d'apaisement à la fois courageuse et nécessaire, tout en réaffirmant la nécessité pour la France de donner la priorité aux transports du quotidien ainsi qu'à la modernisation et à la sécurité des infrastructures. Il a confirmé les engagements qu'il avait pris en ce sens cet été à la suite des conclusions du rapport de la Commission mobilité 21. Vous avez le soutien du Premier ministre. Il convient désormais de résoudre les problèmes financiers de l'AFITF, que nous espérons ponctuels.

Je reste à la disposition de vos différentes commissions.

M. Pierre-Alain Muet, président. Je vous remercie, monsieur le ministre, de la précision de vos réponses.

La réunion de la commission élargie s'achève à vingt heures vingt-cinq.

Annexes

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉSOLUTION EUROPÉENNE

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 novembre 2013, de Mme Marietta Karamanli, rapporteur de la commission des affaires européennes, une proposition de résolution européenne sur Europol, déposée en application de l'article 151-2 du règlement.

Cette proposition de résolution européenne, n° 1539, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 alinéa 1 du règlement.

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 novembre 2013, de M. Michel Issindou, un rapport, n° 1541, fait au nom de la commission des affaires sociales, en nouvelle lecture, sur le projet de loi, après engagement de la procédure accélérée, garantissant l'avenir et la justice du système de retraites.

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 novembre 2013, de Mme Marietta Karamanli, un rapport d'information, n° 1538, déposé par la commission des affaires européennes sur Europol.

DÉPÔT D'AVIS

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 novembre 2013, de M. Jean Launay, un avis, n° 1537, fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire sur le projet de loi, adopté, par le Sénat, relatif à la programmation militaire pour les années 2014 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense et la sécurité nationale (n° 1473).

M. le président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 novembre 2013, de M. Gwenegau Bui, un avis, n° 1540, fait au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi, adopté, par le Sénat, relatif à la programmation militaire pour les années 2014 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense et la sécurité nationale (n° 1473).

DÉPÔT DE RAPPORT EN APPLICATION D'UNE LOI

Le Président de l'Assemblée nationale a reçu, le 12 novembre 2013, du Premier ministre, en application de l'article 8 de la loi n° 2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative pour 2010, une convention entre l'État et BPI-Groupe relative au programme d'investissements d'avenir, action « Programme de soutien à l'innovation de rupture (PSIR) ».

CHANGEMENT DE COMPÉTENCE

À la suite d'un accord entre les deux commissions, la proposition de loi de MM. Alain Moyné-Bressand et Damien Abad et plusieurs de leurs collègues visant à lutter contre l'ambrosie à feuilles d'armoise, l'ambrosie trifide et l'ambrosie à épis lisses (n° 964), précédemment renvoyée à la commission des affaires sociales, est renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

ORDRE DU JOUR DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE

(Conférence des Présidents et première séance du mardi 12 novembre 2013)

L'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra du mardi 12 novembre au vendredi 6 décembre 2013 inclus a été ainsi fixé :

Mardi 12 novembre

après-midi (15 heures) :

Questions au Gouvernement ;

Fixation de l'ordre du jour ;

- Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 (n° 1395-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435) :

Engagements financiers de l'État ; Remboursements et dégrèvements ; Participation de la France au désendettement de la Grèce (Compte d'affectation spéciale) ; Participations financières de l'État (Compte d'affectation spéciale) ; Avances à divers services de l'État ou organismes gérant des services publics (Compte de concours financier) ;

Gestion des finances publiques et des ressources humaines ; Provisions ; Régimes sociaux et de retraite ; Gestion du patrimoine immobilier de l'État (Compte d'affectation spéciale) ; Pensions (Compte d'affectation spéciale).

soir (21 h 30) :

- Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 (n° 1395-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435) :

Écologie, développement et mobilité durables ; Contrôle et exploitation aériens (Budget annexe) ; Aides à l'acquisition de véhicules propres (Compte d'affectation spéciale) ; Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale (Compte d'affectation spéciale) ; Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs (Compte d'affectation spéciale).

Mercredi 13 novembre

matin (9 h 30) :

- Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 (n° 1395-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435) :

Culture ;

Médias, livre et industries culturelles ; Gestion et valorisation des ressources tirées de l'utilisation du spectre hertzien, des systèmes et des infrastructures de télécommunications de l'État (Compte d'affectation spéciale) ; Avances à l'audiovisuel public (Compte de concours financier).

après-midi (15 heures) :

- Questions au Gouvernement ;

- Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 (n° 1395-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435) :

Économie ; Accords monétaires internationaux (Compte de concours financier) ; Prêts et avances à des particuliers ou à des organismes privés (Compte de concours financier) ;

Santé ; Avances aux organismes de sécurité sociale (Compte de concours financier).

soir (21 h 30) :

- Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 (n° 1395-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435) :

Économie ; Accords monétaires internationaux (Compte de concours financier) ; Prêts et avances à des particuliers ou à des organismes privés (Compte de concours financier) (suite) ;

Santé ; Avances aux organismes de sécurité sociale (Compte de concours financier) (suite) ;

Agriculture, alimentation, forêt et affaires rurales ; Développement agricole et rural (Compte d'affectation spéciale).

Jeudi 14 novembre

matin (9 h 30), après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 (n° 1395-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435) :

Conseil et contrôle de l'État ; Pouvoirs publics ; Direction de l'action du Gouvernement ; Publications officielles et information administrative (Budget annexe).

Articles non rattachés.

après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 (n° 1395-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435).

Articles non rattachés.

Vendredi 15 novembre

matin (9 h 30), après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 (n° 1395-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435).

Articles non rattachés.

Lundi 18 novembre

après-midi (16 heures) et soir (21 h 30) :

- Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi organique interdisant le cumul de fonctions exécutives locales avec le mandat de député et limitant à une seule fonction exécutive locale le cumul avec le mandat de sénateur (n^{os} 1391-1529) ;
- Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi interdisant le cumul de fonctions exécutives locales avec le mandat de représentant au Parlement européen (n^{os} 1392-1530).

(Ces deux textes faisant l'objet d'une discussion générale commune)

Mardi 19 novembre

matin (9 h 30) :

- Questions orales sans débat.

après-midi (15 heures) :

- Questions au Gouvernement ;
- Explications de vote et vote par scrutin public sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 2014 (n^{os} 1395-1428-1429-1430-1431-1432-1433-1434-1435) ;
- Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi organique portant application de l'article 11 de la Constitution (n^o 1505) ;
- Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi portant application de l'article 11 de la Constitution (n^o 1506) ;

(Ces deux textes faisant l'objet d'une discussion générale commune)

- Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi organique interdisant le cumul de fonctions exécutives locales avec le mandat de député et limitant à une seule fonction exécutive locale le cumul avec le mandat de sénateur (n^{os} 1391-1529) ;
- Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi interdisant le cumul de fonctions exécutives locales avec le mandat de représentant au Parlement européen (n^{os} 1392-1530).

(Ces deux textes faisant l'objet d'une discussion générale commune)

soir (21 h 30) :

- Suite de la discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi organique portant application de l'article 11 de la Constitution (n^o 1505) ;
- Suite de la discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi portant application de l'article 11 de la Constitution (n^o 1506) ;

(Ces deux textes faisant l'objet d'une discussion générale commune)

- Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi organique interdisant le cumul de fonctions exécutives locales avec le mandat de député et limitant à une seule fonction exécutive locale le cumul avec le mandat de sénateur (n^{os} 1391-1529) ;
- Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi interdisant le cumul de fonctions exécutives locales avec le mandat de représentant au Parlement européen (n^{os} 1392-1530) ;

(Ces deux textes faisant l'objet d'une discussion générale commune)

- Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi garantissant l'avenir et la justice du système de retraites (n^o 1532).

Mercredi 20 novembre

après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Questions au Gouvernement ;
- Explications de vote communes et votes par scrutin public sur le projet de loi organique, en nouvelle lecture, interdisant le cumul de fonctions exécutives locales avec le mandat de député et limitant à une seule fonction exécutive locale le cumul avec le mandat de sénateur (n^{os} 1391-1529) et sur le projet de loi interdisant le cumul de fonctions exécutives locales avec le mandat de représentant au Parlement européen (n^{os} 1392-1530).
- Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi garantissant l'avenir et la justice du système de retraites (n^o 1532).

Jeudi 21 novembre

matin (9 h 30), après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi garantissant l'avenir et la justice du système de retraites (n^o 1532).

Vendredi 22 novembre

matin (9 h 30), après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi garantissant l'avenir et la justice du système de retraites (n^o 1532) ;
- Discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine (n^o 1337).

Lundi 25 novembre

après-midi (16 heures) et soir (21 h 30) :

- Discussion, soit sur le rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2014.

Mardi 26 novembre

après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Questions au Gouvernement ;
- Explications de vote et vote par scrutin public sur le projet de loi, soit sur le rapport de la commission mixte paritaire, soit en nouvelle lecture, de financement de la sécurité sociale pour 2014 ;
- Explications de vote et vote par scrutin public sur le projet de loi en nouvelle lecture garantissant l'avenir et la justice du système de retraites (n^o 1532) ;
- Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la programmation militaire pour les années 2014 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense et la sécurité nationale (n^{os} 1473-1531).

Mercredi 27 novembre

après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Questions au Gouvernement ;
- Explications de vote et vote par scrutin public sur le projet de loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine (n^o 1337) ;
- Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la programmation militaire pour les années 2014 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense et la sécurité nationale (n^{os} 1473-1531) ;
- Discussion de la proposition de loi renforçant la lutte contre le système prostitutionnel (n^o 1437).

Jeudi 28 novembre

matin (9 h 30), après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi, modifiée par le Sénat, visant à reconnaître le vote blanc aux élections (n° 768) ;
- Discussion de la proposition de loi visant à rétablir les avantages liés aux heures supplémentaires (n° 1469) ;
- Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, autorisant l'expérimentation des maisons de naissance (n° 1157).

Vendredi 29 novembre

matin (9 h 30), après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la programmation militaire pour les années 2014 à 2019 et portant diverses dispositions concernant la défense et la sécurité nationale (n° 1473-1531) ;
- Suite de la discussion de la proposition de loi renforçant la lutte contre le système prostitutionnel (n° 1437).

Lundi 2 décembre

après-midi (17 heures) :

- Débat sur le rapport d'information de la commission des affaires européennes sur la proposition de directive relative à l'exécution de la directive sur le détachement des travailleurs (n° 1087).
- soir (21 h 30) :
- *Éventuellement*, lecture définitive du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2014.

Mardi 3 décembre

matin (9 h 30) :

- Questions orales sans débat.
- après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :
- Questions au Gouvernement ;
- *Sous réserve de son dépôt*, discussion du projet de loi de finances rectificative pour 2013.

Mercredi 4 décembre

après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Questions au Gouvernement ;

- *Sous réserve de son dépôt*, suite de la discussion du projet de loi de finances rectificative pour 2013.

Jeudi 5 décembre

matin (9 h 30), après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- Discussion de la proposition de loi permettant le libre choix des maires concernant les rythmes scolaires dans l'enseignement du premier degré (n° 1491) ;
- Discussion de la proposition de loi autorisant l'ouverture des commerces la nuit dans des zones touristiques d'affluence exceptionnelle ou d'animation culturelle permanente (n° 1486) ;
- Discussion de la proposition de loi visant à lutter contre l'ambrosie à feuilles d'armoise, l'ambrosie trifide et l'ambrosie à épis lisses (n° 964).

Vendredi 6 décembre

matin (9 h 30), après-midi (15 heures) et soir (21 h 30) :

- *Sous réserve de son dépôt*, suite de la discussion du projet de loi de finances rectificative pour 2013.

TEXTES TRANSMIS EN APPLICATION DU PROTOCOLE SUR L'APPLICATION DES PRINCIPES DE SUBSIDIARITÉ ET DE PROPORTIONNALITÉ ANNEXÉ AU TRAITÉ SUR L'UNION EUROPÉENNE ET AU TRAITÉ SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'UNION EUROPÉENNE

La Commission européenne a transmis, en application du protocole (n° 2) sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à Monsieur le Président de l'Assemblée nationale, les textes suivants :

Communication du 11 novembre 2013

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) n° 525/2013 en ce qui concerne la mise en oeuvre technique du protocole de Kyoto à la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques [COM(2013) 769 final].

59^e séance

ANALYSE DE SCRUTIN

Scrutin public n° 691

Sur l'amendement n° 68 de M. Le Fur après l'article 63 du projet de loi de finances pour 2014 - Mission Écologie, développement et mobilité durables

Nombre de votants :	77
Nombre de suffrages exprimés :	77
Majorité absolue :	39
Pour l'adoption :	17
Contre :	60

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Groupe socialiste, républicain et citoyen (292) :

Contre.....: 46 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant(s) : M. Claude **Bartolone** (Président de l'Assemblée nationale) et Mme Laurence **Dumont** (Président de séance).

Groupe de l'union pour un mouvement populaire (199) :

Pour.....: 16 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe de l'union des démocrates et indépendants (30) :

Contre.....: 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe écologiste (17) :

Contre.....: 8 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe radical, républicain, démocrate et progressiste (16) :

Contre.....: 3 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Groupe de la gauche démocrate et républicaine (15) :

Contre.....: 1 membre du groupe, présent ou ayant délégué son droit de vote.

Non inscrits(8) :

Pour.....: 1

Mme Véronique **Besse**.

