

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I I I I <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des Finances, de l'économie générale et du Plan

- Suite de l'examen de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2008 (n° 189)
- Vote sur les crédits des missions :
  - Écologie, développement et aménagement durables :
    - Transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes et compte spécial Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route (M. Hervé MARITON, Rapporteur spécial) ..... 2
  - Provisions (M. Philippe VIGIER, Rapporteur spécial) ..... 8

Mardi

6 novembre 2007

Séance de 21 heures

Compte rendu n° 27

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

**Présidence  
de M. Didier Migaud,  
*Président***



La Commission a poursuivi l'examen de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2008 et procédé, sur le rapport de M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial, à l'examen des crédits du programme *Transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes* et du compte spécial *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route* de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*.

**M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial**, a précisé que ces crédits constituent sept des douze programmes de la mission *Écologie, développement et aménagement durables*. Leurs autorisations d'engagement pour 2008 s'élèvent à 8,6 milliards d'euros, dépenses de personnel incluses, soit 62 % du total de la mission. Dans le cadre de la préparation du rapport, 40 personnes ont été auditionnées et le taux de réponse au questionnaire budgétaire était de 90 % au 10 octobre dernier.

L'actualité relative aux transports sera particulièrement riche en 2008. Le premier rendez-vous sera celui de l'entrée en vigueur de la loi du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs. Le deuxième rendez-vous sera le questionnement sur le financement des infrastructures de transport. L'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) recevra en 2008 la dernière partie, soit 1,46 milliard d'euros, de la dotation exceptionnelle de 4 milliards d'euros provenant de la cession des participations de l'État dans les sociétés d'autoroutes.

Le total des dépenses de l'AFITF, compte tenu des engagements pris, atteint 21,5 milliards d'euros sur la période allant de 2005 au 31 décembre 2012. Sur la base des décisions actuelles, y compris le déplafonnement à 226 millions d'euros des versements des recettes des amendes radars, les recettes de l'AFITF seront égales, sur la même période, à 11 milliards d'euros.

L'impasse de financement, pour les projets actuellement arrêtés, est donc de 10,5 milliards d'euros. La contribution de l'écotaxe kilométrique sur les poids lourds ne dépassera pas 800 millions d'euros par an, et ceci, au mieux, à partir de 2010.

Telle est la situation de l'AFITF avant la mise en pratique des projets issus du Grenelle de l'environnement, dont le financement représente 20 milliards d'investissements supplémentaires pour l'État. L'AFITF s'est vue confier au-delà du financement d'infrastructures nouvelles, des missions nouvelles comme le financement des travaux au titre de contrats de plan État-régions, de la régénération ferroviaire et l'entretien du réseau routier.

C'est donc l'ensemble de ses missions et de ses ressources qui semblent devoir être réexaminées.

Les études et la mise en pratique de l'écotaxe kilométrique sur les poids lourds constitueront un autre rendez-vous de 2008.

L'expérience allemande en la matière étudiée en détail par votre Rapporteur spécial, montre que la mise en oeuvre de cette taxe ne pose pas de problème technique particulier. Il conviendra en tout état de cause de tenir compte de l'expérience d'outre-Rhin, et de commencer par la mise en place de la taxe en Alsace, conformément aux dispositions de la loi de finances pour 2005, complétée en 2006.

Les demandes de crédits pour le programme n° 203 *Réseau routier national* s'élèvent pour 2008, à 473 millions d'euros, en autorisations d'engagement, en diminution de 10,5 % par rapport à 2007. Le programme est composé de trois actions – développement du réseau, entretien du réseau et soutien technique.

Le financement des nouvelles infrastructures est totalement reporté sur l'AFITF, avec un montant total de ressources en diminution de près de 35 % par rapport à 2007. L'entretien et l'exploitation enregistrent une baisse de 10,6 % par rapport à 2007 en autorisations d'engagement. Mais les concours de l'AFITF et des collectivités territoriales permettent une augmentation des ressources allouées de 21,3 %.

La sécurité routière fait l'objet du programme n° 207 *Sécurité routière*, du compte spécial d'affectation *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route* et des programmes n° 751 *Radars* et n° 752 *Fichier national du permis de conduire*.

Même si les autorisations d'engagement du programme n° 207 sont en diminution de 5 % par rapport à 2007, le fait essentiel est l'augmentation de 25 % des ressources cumulées des trois programmes, grâce au programme *Radars*.

Le produit des amendes forfaitaires devrait atteindre 560 millions d'euros en 2008. Le compte d'affectation spéciale devrait en recevoir 204 millions d'euros, les communes et leurs groupements 100 millions d'euros et l'AFITF un maximum de 226 millions d'euros. Le compte d'affectation spéciale sera doté de 192 millions d'euros pour le programme *Radars* et de 12 millions d'euros pour le programme *Fichier national du permis de conduire*.

Une réforme du permis de conduire est en cours d'élaboration, une solution étant de déléguer l'organisation de l'examen à un organisme extérieur contrôlé par l'État.

Le programme *Transports ferroviaires et maritimes* mobilisera en 2008, deux milliards d'euros, soit 48 % des autorisations d'engagement de l'ensemble des programmes relatifs aux transports. Au sein même de ce programme, la priorité sera donnée aux transports ferroviaires et collectifs, et à la régénération des voies par rapport au développement du réseau.

À cet égard, l'État versera à Réseau ferré de France en 2008 une subvention de régénération d'un milliard d'euros, à laquelle s'ajoutent les 730 millions d'euros de la contribution aux charges d'infrastructure. Au total la subvention de l'État à RFF va atteindre 2,5 milliards d'euros en 2008 contre 2,6 milliards d'euros en 2007. Les collectivités territoriales devraient lui verser pour leur part plus de 600 millions d'euros.

S'agissant de la SNCF, deux réformes importantes sont intervenues en 2007. Le service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), qui bénéficie d'un engagement de l'Etat pour son remboursement, est réintégré, à la demande de la Commission européenne, dans la dette de l'État. Dans le cadre du passage des comptes aux normes IFRS, une caisse autonome de retraite a été créée pour le personnel de la SNCF, préalable à la réforme du régime spécial.

S'agissant des transports maritimes et fluviaux, les demandes d'autorisations d'engagement sont en diminution de 17,5 % pour l'action *Infrastructures* et de 8,9 % pour l'action *Régulation et contrôle*.

Pour la sécurité et les affaires maritimes du programme n° 205, les demandes d'autorisations d'engagement pour 2008 s'élèvent à 132 millions d'euros, en diminution de 1,8 % par rapport à 2008. À titre indicatif, ces crédits ne représenteront que 3 % des crédits alloués aux transports en 2008.

S'agissant du programme n° 113 *Aménagement, urbanisme et ingénierie publique*, doté de 63 millions d'euros en autorisations d'engagement pour 2008, l'action *Urbanisme, planification et aménagement* représente plus de la moitié des crédits du programme et correspond au soutien aux organismes et réseaux professionnels et aux grandes opérations d'urbanisme, aux interventions foncières et à la planification.

Le programme n° 158 *Information géographique et cartographique* sera doté, pour sa part, de 69 millions d'euros en autorisations d'engagement. Son activité prédominante est la production de l'information géographique.

Au total, le budget 2008 pour les transports terrestres et maritimes est un budget de transition. Des choix de stratégie et une redéfinition des ressources de l'AFITF devront être faits. Mais il n'y aura pas de difficultés particulières de financement en 2008.

Il a enfin précisé qu'il avait demandé la lettre de mission du ministre d'État et de la Secrétaire d'État et qu'elle ne lui avait pas encore été communiquée.

**M. Michel Bouvard**, saluant le sens critique aiguisé du Rapporteur spécial, a reconnu que ce budget était de transition. Des décisions concernant les ressources de l'AFITF sont nécessaires pour que l'agence, dont les compétences ont été élargies, puisse couvrir ses engagements au-delà de 2008. S'agissant du programme du Réseau transeuropéen de transport (RTET) piloté par l'Union européenne et courant sur la période 2007-2013, il faut organiser une audition du Ministre ou du secrétaire d'État chargé des transports pour connaître le détail des demandes de financement formulées par la France, y compris *via* la Banque européenne d'investissement. Quels sont par ailleurs les crédits prévus, en 2008 et au-delà, pour financer le transport combiné ? Quant aux ressources de l'AFITF, qu'est-il prévu pour les consolider, au-delà de la redevance dite « taxe poids lourds » qui sera expérimentée en Alsace ? Et comment majorer cette taxe pour financer en particulier les travaux d'infrastructure dans les massifs frontaliers ? L'opérateur Météo France, dont on annonce la réorganisation de grande ampleur, va-t-il se voir privé de ses centres de proximité, qui rendent pourtant d'incalculables services localement, surtout en zone de montagne ? Suite au débat d'il y a deux ans sur les trains interrégionaux, des progrès ont-ils été enregistrés dans les négociations entre la SNCF et les exécutifs régionaux pour mettre en place des voies transversales ?

**M. René Couanau** a déploré avec insistance la situation navrante du transport maritime. Les crédits présentés comprennent-ils le financement des infrastructures portuaires ? Les grands ports demeurent bien de compétence nationale, or ils ne bénéficient d'aucun effort financier substantiel. L'augmentation de 2,4 % en faveur de la flotte de commerce est appréciable mais reste loin des besoins de la marine marchande en France et en Europe. Les crédits destinés à la sécurité maritime ne représentent que 3 % du total du budget des transports pour 2008, ce qui démontre l'absence totale de politique maritime en France. La problématique vient pourtant d'en être relancée par le Grenelle de l'environnement qui a abordé le sujet des « autoroutes de la mer ».

**M. Philippe Vigier**, soulignant le sous-financement de l'AFITF, a rappelé la grave erreur commise par le précédent gouvernement lors de la cession des participations de l'État dans les sociétés autoroutières. Par ailleurs, que prévoit le budget pour les programmes de développement et de modernisation d'itinéraire (PDMI) ? Pour couvrir les investissements nécessaires en matière d'infrastructures, des partenariats public-privé sont indispensables ; plus qu'une acceptation passive, ils nécessitent une réelle impulsion. Comment seront financés les 2 000 kilomètres de voies de TGV supplémentaires et les autoroutes ferroviaires promises par le Grenelle de l'environnement ? Concernant la hausse des taxes sur les poids lourds, il faudra veiller tout particulièrement à ne pas dégrader la position concurrentielle, déjà fragile, de nos entreprises de transport, au sein de l'Union européenne.

Le **Président Didier Migaud** a rappelé que la Cour des comptes avait remis un rapport, partiellement rendu public, critiquant la politique tarifaire des sociétés autoroutières. Ce rapport, qui va contribuer à alimenter le débat, démontre que le Gouvernement aurait été bien inspiré d'écouter davantage les parlementaires de toutes tendances qui l'avaient alerté.

**M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial**, a apporté aux différents intervenants les réponses suivantes :

– le rapport de la Cour des comptes critique surtout les tarifs pratiqués par la société Autoroutes du Sud de la France. Il convient de préciser que ce rapport est antérieur à la privatisation complète d'ASF. Les lacunes mises en lumière en l'espèce sont surtout celles de l'État régulateur qui aurait dû davantage intervenir sur la politique tarifaire de la société ;

– l'opérateur Météo France relève désormais de la mission *Contrôle et exploitation aériens*, dont le Rapporteur spécial est M. Charles de Courson. Il semble qu'une exception montagnarde soit prévue à l'occasion de la réorganisation de l'établissement, de même qu'une exception ultramarine ;

– il est un fait que les outils font défaut en matière de définition des priorités de la politique des transports. M. Michel Didier, auteur d'un rapport sur ce point, conjointement avec M. Rémy Prud'homme, a été auditionné. On se souvient également du CIADT de 2003, et un autre comité interministériel est prévu prochainement. Parallèlement, les parlementaires s'expriment en séance publique de façon désordonnée, et le Gouvernement en retire l'idée que le Parlement a fait collectivement connaître sa position. La somme de projets aujourd'hui envisagés n'est pas finançable ; or il n'existe aucune hiérarchie des priorités, et aucun outil technique suffisamment robuste pour éclairer la décision politique finale. Les difficultés de financement de l'AFITF imposent de clarifier la situation. Beaucoup d'études ont été lancées, il va être temps de trancher ;

– les deux grands chantiers retenus par la France dans le cadre du réseau transeuropéen de transport sont le projet de liaison Seine-Nord et le projet Lyon-Turin.

**M. Michel Bouvard** a fait observer que ces deux projets n'épuisaient pas l'ensemble des demandes françaises. La France peut revendiquer le bénéfice d'un milliard d'euros au titre du RTET. Or, aucun choix prioritaire n'est effectué, ni par l'AFITF ni par le Gouvernement. On n'apprend que par la presse quelles sont les demandes formulées par la France ; leur recensement exhaustif fait défaut.

**M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial**, a indiqué qu'il persévérerait son questionnement sur le sujet. Puis il a poursuivi ses réponses aux intervenants :

– au moins un dossier de partenariat public-privé progresse : il s'agit du financement par Réseau ferré de France du réseau mobile GSM-R, dont la loi relative à la sécurité et au développement des transports votée il y a près de deux ans avait obtenu qu'il soit conduit sous cette forme. Il faudra veiller à ce qu'il en soit bien ainsi. Un autre exemple de PPP concerne la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique ;

– au titre du transport combiné, le projet de budget prévoit 23,4 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, dont 21,05 millions d'euros de crédits de paiement pour le transport ferroviaire et 6,6 millions d'euros en autorisations d'engagement et crédits de paiement pour le transport maritime et fluvial ;

– s'agissant des ressources de l'AFITF, la directive « Eurovignette » ne permet pas, dans le cas général, la mise en place d'une double vignette. Seule est prévue une possibilité de majoration dans les zones frontalières. Ainsi, contrairement à l'Allemagne dont le réseau autoroutier était gratuit, la France ne pourra mettre en place une vignette supplémentaire que sur la partie du réseau routier qui est actuellement gratuite. M. Gérard Longuet, président de l'AFITF, plaide pour le développement des PPP. Il note également que le statut de l'agence lui permet de s'endetter, mais cette voie ne semble pas devoir être empruntée ;

– le dossier du transport interrégional n'a pas beaucoup avancé. Le rapport spécial de l'an dernier présentait, exemples à l'appui - notamment celui du Royaume-Uni - le transport par car comme une réponse possible au manque de trains interrégionaux. Même si cette approche n'est pas dans l'air du temps, elle ne semble pas, cette année, rencontrer autant de scepticisme que l'an passé ;

– les crédits portuaires ne sont pas inclus dans le budget ;

– l'analyse de M. René Couanau sur la situation de la marine marchande française est justifiée, mais on peut aussi envisager, de façon moins pessimiste, le chemin qui reste à parcourir.

**M. René Couanau**, réitérant ses critiques, a estimé que l'on assistait bien plutôt à une régression, notamment sur la question du pavillon « bis » et du recrutement d'équipages étrangers. La politique portuaire est laissée en déshérence.

**M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial**, a répondu que la réforme portuaire était à venir. Le discours sur ce point met l'accent sur l'amélioration de la connexion entre voie maritime et voie ferroviaire. La SNCF a d'ailleurs fait part de son souhait de progresser dans ce domaine, non seulement pour les ports français mais aussi pour d'autres ports en Europe. Puis le Rapporteur spécial a achevé ses réponses aux intervenants :

– en privatisant les sociétés d'autoroutes, l'État a cédé ses participations à leur juste prix. N'oublions pas que ce produit de cession a permis d'abonder les ressources de l'AFITF ;

– sur la question des PDMI, tout est suspendu aux conclusions du Grenelle de l'environnement, mais des études préparatoires ont d'ores et déjà été réalisées. Ainsi, 2,5 milliards d'euros, à financer par l'AFITF sont programmés pour la période 2007-2013. Le total des dépenses futures de l'AFITF connues à ce jour s'élève à 21,5 milliards d'euros, quand ses recettes prévisibles ne dépassent pas 11 milliards d'euros ;

– le contexte de la concurrence des autres États membres de l’Union européenne devra être pris en compte lors de la mise en place de la taxe sur les poids lourds, afin de préserver la situation financière des entreprises. Mais il faut également envisager cette taxation sous l’angle des contreparties dont elle va s’accompagner, comme l’aide à la meilleure gestion de la flotte que permettront les équipements embarqués sur les poids-lourds, ou encore l’aménagement du régime fiscal des entreprises, qu’il s’agisse de la taxe professionnelle ou de la taxe à l’essieu.

La Commission a ensuite *adopté*, sur la proposition du Rapporteur spécial, les crédits de la mission *Écologie, développement et aménagement durables* ainsi que les crédits de la mission *Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route*.

La Commission a examiné quatre amendements identiques présentés par M. Pierre Morel-À-l’Huissier, M. Charles de Courson, M. François de Ruyg et M. Henri Emmanuelli visant à doter l’AFITF de moyens financiers supplémentaires en augmentant la taxe d’aménagement du territoire acquittée par les sociétés d’autoroute.

**M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial**, a émis un avis défavorable. Il est vrai que cette mesure augmenterait les recettes de l’AFITF de 200 millions d’euros, néanmoins, le problème de financement de cette agence est plus global et ne peut être réglé par une simple augmentation de taxe, qui risquerait en outre de modifier les relations conventionnelles entre l’État et les sociétés d’autoroute.

**M. Michel Bouvard** s’est aussi déclaré défavorable à la hausse de la taxe d’aménagement du territoire qui risquerait d’être reportée sur les usagers, alors même qu’est envisagée la création d’une euro-vignette. Il faut une réflexion globale sur le financement de l’AFITF et des infrastructures de transports en France.

**M. Philippe Vigier** a noté l’insuffisance des recettes actuelles de l’AFITF. Compte tenu de la progression du chiffre d’affaires des sociétés d’autoroutes et de l’augmentation du trafic, il n’est pas certain que l’augmentation proposée soit répercutée sur les usagers. Certes le problème aurait pu être réglé de façon globale au moment de la création de l’AFITF, néanmoins, cette réflexion n’ayant alors pas été menée, il est nécessaire aujourd’hui de trouver des financements complémentaires.

**M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial**, a précisé que si le champ d’intervention de l’AFITF est régulièrement élargi, son financement doit faire l’objet d’une réforme globale. Par ailleurs, le trafic automobile n’augmente plus depuis quelques années.

La Commission a *rejeté* ces amendements.

Suivant l’avis défavorable du Rapporteur spécial, elle a ensuite *rejeté* un amendement présenté par M. Jérôme Cahuzac, proposant d’étendre le champ d’application du versement transport aux villes et établissements publics de coopération intercommunale de moins de 5 000 habitants.

La Commission a ensuite examiné un amendement présenté par M. Joël Giraud, visant à inclure, la population touristique dans le décompte global de la population pour le calcul du seuil du versement transport, dans les zones concernées par ces activités saisonnières.

**M. Michel Bouvard** a approuvé l'objectif poursuivi par cet amendement. Il s'agit de donner les moyens aux communes touristiques, qui connaissent des afflux importants de population, de développer des transports collectifs, grâce au paiement d'une taxe par des entreprises, qui bénéficient de l'activité économique générée par cette activité saisonnière. La population touristique est, en outre, facile à recenser, puisque des statistiques sont réalisées sur le nombre de « lits touristiques » dans chaque commune.

**M. Hervé Mariton, Rapporteur spécial**, s'est déclaré défavorable à cet amendement, en soulignant notamment le caractère imprécis de la notion de « zone touristique ».

**M. Michel Bouvard** a considéré que l'amendement, qui pourrait être modifié pour donner une définition plus précise d'une zone touristique, aurait son avis favorable lors de la séance publique.

La Commission a *rejeté* cet amendement.

Suivant l'avis défavorable du Rapporteur spécial, elle a ensuite *rejeté* trois amendements présentés par M. Pierre Morel-À-l'Huissier, M. Jérôme Cahuzac et M. Charles de Courson visant à majorer la redevance pour occupation du domaine public dont s'acquittent annuellement les sociétés d'autoroutes.

\*

\* \*

La Commission a ensuite procédé, sur le rapport de M. Philippe Vigier, Rapporteur spécial, à l'examen des crédits de la mission *Provisions*.

**M. Philippe Vigier, Rapporteur spécial**, a d'abord rappelé le caractère singulier de la mission *Provisions*, expression du pragmatisme de la loi organique relative aux lois de finances. Elle réunit deux réserves permettant de répondre à des situations imprévues en s'affranchissant en partie des rigidités de la structure du budget. Elle est prévue par les alinéas 3 à 5 de l'article 7 de la LOLF qui disposent qu'une mission spécifique regroupe les crédits des deux dotations :

– une dotation pour mesures générales en matière de rémunérations dont la répartition par programme ne peut être déterminée avec précision au moment du vote des crédits ;

– une dotation pour dépenses accidentelles et imprévisibles.

Cette mission déroge à l'esprit de la LOLF, puisque les deux programmes qui sont les supports budgétaires de ces dotations ne concourent à aucune politique publique et échappent à la logique de performance.

Les crédits demandés pour 2008 au titre des deux dotations figurant dans cette mission s'élèvent à 225 millions d'euros.

Le Rapporteur spécial a souligné que, pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la LOLF, des crédits sont demandés au titre de la provision relative aux rémunérations publiques. En effet, 150 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement sont inscrits pour l'application de la loi d'août 2007 en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat. Ces crédits sont destinés au financement des exonérations de cotisations sociales sur les heures supplémentaires effectuées dans la fonction publique de l'État. Le recours à la provision relative aux rémunérations publiques se justifie car il s'agit de dépenses qui, au moment du vote du projet de loi de finances, ne peuvent être réparties de façon fiable entre programmes. Il est en effet nécessaire d'attendre une première année de mise en œuvre et la montée en puissance du dispositif pour estimer le coût exact de l'exonération et calibrer au plus juste les crédits nécessaires aux ministères en fonction des besoins. Il s'est félicité de cette démarche dynamique relative aux heures supplémentaires.

Pour évaluer la somme nécessaire au remboursement des exonérations de charges, soit 150 millions d'euros, on a considéré la dépense au titre des heures supplémentaires en 2006, soit 1,1 milliard d'euros, auquel a été appliqué un taux de cotisations sociales de 13,76 %. 87 % de cette somme devrait être attribuée aux fonctionnaires de l'Éducation nationale.

Le Rapporteur spécial a appelé l'attention de ses collègues sur le problème plus général des heures supplémentaires effectuées dans la fonction publique et notamment du compte épargne temps ; en 2006, les provisions ne prenaient pas en compte la dette contractée par l'État envers ceux qui avaient effectué des heures supplémentaires non rémunérées.

Il a ensuite précisé que le circuit de financement actuel serait maintenu : les cotisations continueront à être prélevées et leur remboursement aux fonctionnaires sera inscrit sur une ligne supplémentaire du bulletin de paye.

Puis le Rapporteur spécial est passé à l'examen des crédits inscrits sur la dotation pour dépenses imprévisibles et accidentelles, en faisant quelques observations sur la consommation des crédits en 2006 et 2007.

L'exercice 2006 a constitué une période transitoire pour laquelle des autorisations d'engagement ont été ouvertes pour permettre de pallier les difficultés de gestion liées à la mise en œuvre de la LOLF, et notamment la transformation des anciennes autorisations de programme en autorisation d'engagement.

Ces transferts d'autorisations d'engagement ont principalement bénéficié au programme 122 *Concours spécifiques et administration* de la mission *Relations avec les collectivités territoriales*, afin d'assurer la continuité des opérations en cours.

Cette pratique, qui n'a pas perduré, était acceptable dans le contexte de la transition entre 2005 et 2006.

Faisant référence aux critiques formulées par la Cour des comptes, il a indiqué que d'autres utilisations de crédits étaient plus contestables. Il s'agit notamment des virements venus abonder les programmes de la mission *Outre-Mer*, afin de financer la contribution de l'État au Fonds intercommunal de péréquation de la Polynésie française pour les années 2001 à 2003 (soit 14 millions d'euros), d'une part, et l'accélération des paiements aux opérateurs du logement social outre-mer (soit 8,4 millions d'euros), d'autre part. Le recours aux

Provisions a ainsi été justifié par le caractère urgent de la dépense, alors que ces crédits auraient dû être inscrits en loi de finances initiale dans la mission *Outre-mer*, ou pour le moins, en loi de finances rectificative.

2006 a ainsi constitué un exercice atypique pour lequel certaines pratiques hors normes, justifiées par l'anticipation d'éventuelles difficultés de gestion liées à la mise en œuvre de la LOLF, n'ont désormais plus lieu d'être.

Pour l'exercice 2007, la seule dépense exécutée concerne le financement des indemnités des sinistres provoqués par le passage du cyclone Gamède à La Réunion en février 2007. 17,6 millions d'euros en autorisations d'engagement et 11,4 millions d'euros en crédits de paiement ont ainsi été virés sur le programme 160 *Intégration et valorisation de l'Outre-mer*.

Les crédits demandés pour 2008 sont comparables à ceux inscrits pour 2007, soit 75 millions d'euros. Ce montant est largement suffisant pour financer les dépenses imprévisibles liées aux catastrophes naturelles ou à des événements extérieurs pouvant nécessiter le rapatriement de français d'un pays étranger.

Pour faire suite aux observations précédentes de la Commission, le Rapporteur spécial a regretté que la dotation pour dépenses accidentelles et imprévisibles reste trop peu dotée pour couvrir les surcoûts causés notamment par les aléas climatiques et sanitaires supportés par les missions *Agriculture, pêche, forêt et affaires rurales*, d'une part, et *Sécurité sanitaire*, d'autre part. L'augmentation de ces crédits inscrits sur la mission *Provisions* permettrait de faire face à ces situations aléatoires, en évitant le recours abusif aux crédits mis en réserve par les ministères.

**M. Michel Bouvard** a regretté la sous-évaluation des dotations pour dépenses accidentelles et imprévisibles, qui concernent essentiellement les budgets des ministères de l'Intérieur et de l'Agriculture. La Commission vient d'examiner un décret d'avance, qui comprend justement d'importantes ouvertures de crédits sur le budget du ministère de l'agriculture. Les intempéries et les calamités agricoles sont certes imprévisibles, mais des régions sont chaque année concernées et la dotation pour dépenses accidentelles est à chaque fois sous évaluée. Si on exclut le cas des opérations extérieures du ministère de la Défense qui nécessitent parfois des ouvertures de crédits complémentaires, une évaluation satisfaisante des crédits de la mission permettrait sûrement d'éviter l'adoption de nombreux décrets d'avance. Un travail d'inventaire des crédits complémentaires ouverts par décret depuis une dizaine d'années montrerait certainement une sous-évaluation structurelle de cette dotation.

Le **Président Didier Migaud** s'est étonné de l'inscription des crédits relatifs aux heures supplémentaires dans la fonction publique dans la catégorie des dépenses accidentelles et imprévisibles.

**M. Philippe Vigier, Rapporteur spécial**, a souligné que son rapport faisait état du caractère transitoire de cette inscription et que les crédits auraient vocation à être répartis entre les budgets de chaque ministère dans la prochaine loi de finances. De plus, le caractère récurrent des catastrophes climatiques et agricoles nécessite une réévaluation de la dotation pour dépenses accidentelles.

La Commission a *adopté* les crédits de la mission *Provisions*.