

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

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

- Examen de la proposition de loi visant à soutenir le pouvoir d'achat des ménages face à la hausse des prix des produits pétroliers et à développer les modes de transport alternatifs (n° 403) (M. Jean LAUNAY, Rapporteur)..... 2
- Informations relatives à la Commission 9

Mardi

27 novembre 2007

Séance de 16 heures 15

Compte rendu n° 37

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

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



La commission a procédé, sur le rapport de M. Jean Launay, Rapporteur, à l'examen de la proposition de loi visant à **soutenir le pouvoir d'achat des ménages face à la hausse des prix des produits pétroliers et à développer les modes de transport alternatifs (n° 403)**.

M. Jean Launay, Rapporteur, a indiqué que la proposition de loi constitue le volet énergétique d'un ensemble de mesures répondant aux légitimes inquiétudes de nos concitoyens pour leur pouvoir d'achat.

Ces mesures d'une portée globale comprennent la majoration de la prime pour l'emploi, la mise en œuvre d'un bouclier logement et une meilleure régulation des pratiques commerciales. Un certain nombre d'entre elles ont fait l'objet d'amendements déposés par les membres du groupe socialiste.

Pour faire face à la hausse considérable du prix du pétrole de près de 80 % depuis janvier, la proposition de loi a comme fil directeur d'accélérer le reflux de la consommation de produits pétroliers et le passage à une économie sans pétrole, tout en laissant le temps aux consommateurs de s'adapter à la perspective inéluctable d'un pétrole de plus en plus cher.

M. Jean Launay, Rapporteur, a ensuite décrit le contexte général dans lequel s'inscrit la proposition de loi : la diminution du pouvoir d'achat et la fragilisation de la situation d'une grande partie de nos concitoyens.

La croissance du revenu disponible brut et de la consommation sont en berne par rapport aux années 1998-2001.

La structure de la consommation a subi, par ailleurs, des modifications sensibles. Certains postes correspondant à des dépenses incompressibles, comme le logement ou les transports, ont subi des hausses de prix importantes.

La hausse du prix de certains produits dont la consommation est incompressible n'est que partiellement reflétée par les indices synthétiques. Ainsi, les prix des services, de l'énergie, les loyers augmentent à des rythmes largement supérieurs à celui de l'indice des prix à la consommation de l'INSEE.

Par ailleurs, l'inflation sous-jacente, qui exclut les tarifs publics et les produits dont les prix sont volatils, est en hausse sensible.

C'est dans ce contexte que le salaire minimum augmente insuffisamment et qu'en conséquence, le taux de pauvreté augmente dans notre pays.

Un coup de pouce au SMIC, au-delà de la revalorisation fixée par la loi, a été refusé par le Gouvernement en juillet 2007, au motif qu'un accroissement des faibles revenus proviendrait des heures supplémentaires.

Le ralentissement de la croissance économique et les difficultés d'application du nouveau régime des heures supplémentaires soulignent l'erreur d'analyse du gouvernement. L'évolution des faibles rémunérations montre l'ampleur de l'injustice faite aux salariés modestes, alors qu'au même moment des avantages fiscaux considérables étaient accordés aux catégories de population les plus favorisées.

Le récent rapport du conseil de l'Emploi, des revenus et de la cohésion sociale (CERC), intitulé la France en transition 1993-2005 montre tout à la fois l'affaiblissement relatif du niveau du SMIC par rapport aux salaires minimums dans les autres États membres de l'Union européenne, l'augmentation, en France, du nombre de personnes recevant le SMIC et l'approfondissement des inégalités salariales.

Après avoir sensiblement diminué de 1997 à 2002, la pauvreté est de nouveau en hausse depuis 2004.

Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que le recours à l'endettement soit en augmentation rapide dans notre pays.

La proportion de ménages estimant leur charge d'endettement trop ou beaucoup trop élevée est passée de 12,9 % en 2001 à 14,1 % en 2005.

C'est dans ce contexte que s'est amorcée à l'automne une remontée des taux d'intérêt, qui fait suite à la crise des crédits hypothécaires à risque aux États-Unis. Le taux d'intérêt du crédit immobilier à quinze ans, est en effet, au début novembre 2007, supérieur d'un point au taux moyen de 2006. La plupart des baromètres présentés par les sites Internet de comparaison des taux et des offres de crédits font état d'une tendance à la hausse des taux.

Ainsi, c'est au moment où le recours au crédit devient plus nécessaire qu'il devient plus cher, en raison de la situation du système bancaire international.

Dans ces conditions, le soutien au pouvoir d'achat des ménages est un impératif d'équité qui aura également un effet bénéfique sur la croissance économique.

M. Jean Launay, Rapporteur, a ensuite présenté les principaux axes de la proposition de loi.

La taxation des profits d'aubaine des compagnies pétrolières s'impose, à la fois pour permettre leur redistribution à l'ensemble des ménages et pour financer une politique de réduction de la dépendance pétrolière.

La proposition de loi introduit, à compter du 1er janvier 2008, une surtaxe des résultats des sociétés de première transformation du pétrole et de distribution des carburants issus de cette première distribution, lorsque leur bénéfice imposable enregistre une augmentation supérieure de 20 % au bénéfice de l'année précédente.

Cette surtaxe est égale à 40 % de l'impôt sur les sociétés, dont le taux est lui-même égal à 33 1/3 %, et à 40 % de l'impôt sur les plus-values imposables, dont le taux est de 16,5 %.

Il s'agit d'une surtaxe incitant, en tout état de cause, les entreprises concernées à modérer la progression de leurs marges, sans obérer leurs capacités d'investissement.

Le deuxième axe consiste à refonder le chèque-transport qui, dans son dispositif actuel, est un échec, en raison de son caractère facultatif qui ne permet pas de surmonter les difficultés techniques et de créer une dynamique pour sa mise en place.

C'est pourquoi la proposition de loi prévoit une négociation nationale et interprofessionnelle, engagée avant le 1er janvier 2008, entre les organisations syndicales

représentatives de salariés et d'employeurs, pour la mise en place obligatoire d'un chèque-transport bénéficiant à l'ensemble des salariés.

Au terme de la négociation nationale sur le chèque-transport, les salariés et fonctionnaires disposeront d'un moyen de réduire leurs frais de transport entre leur domicile et leur lieu de travail et de contribuer individuellement à la lutte contre l'effet de serre.

Il est prévu de faire porter le bénéfice du chèque-transport sur les transports collectifs de voyageurs et sur les modes alternatifs à la voiture particulière, comme le ramassage par les entreprises ou les groupes d'entreprises, le ramassage scolaire, le covoiturage.

La souplesse du dispositif quant aux moyens de transports envisageables permettra un foisonnement d'initiatives venues des salariés eux-mêmes, qui pourront prendre ainsi à leur compte les objectifs de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le troisième axe consiste à favoriser la réduction des émissions de dioxyde de carbone des transports aériens.

Selon l'article 265 bis-1-b du code général des douanes, les carburateurs utilisés à bord des aéronefs sont exemptés de taxe intérieure de consommation de produits pétroliers. L'article 24 de la convention de Chicago de 1944 interdit la taxation du carburateur contenu dans les cuves des avions d'un État contractant à son arrivée dans un autre État contractant, ce carburant étant dit de transit. Par extension, le carburateur n'est pas non plus taxé sur les vols intérieurs. Mais cette disposition ne paraît pas interdite par la convention de Chicago. La proposition de loi use donc, pour les vols intérieurs, de cette faculté de suppression de l'exonération de TIPP des carburateurs.

Le quatrième axe correspond au renforcement de la taxe sur les voitures particulières les plus polluantes.

Fidèle à la logique consistant à soutenir le pouvoir d'achat tout en faisant avancer la collectivité vers une meilleure prise en compte des contraintes environnementales, la proposition de loi prévoit de décourager l'achat de véhicules à fortes émissions de CO₂ par le renforcement de la taxe additionnelle à la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules.

Le cinquième axe de la proposition de loi a pour but d'éviter l'augmentation des recettes fiscales de l'État, du fait de la hausse des prix du pétrole, au détriment des consommateurs

La loi de finances pour 2001 avait mis en place un ensemble de mesures pour alléger le poids de la facture pétrolière pour les ménages et les entreprises.

Parmi ces mesures, figurait au premier plan, par son caractère novateur, la stabilisation du poids de la TIPP par reversement des recettes de TVA additionnelles générées par la hausse des prix des hydrocarbures.

Le mécanisme de compensation n'a été appliqué qu'en 2000 et 2001. Les socialistes ont constamment demandé son rétablissement depuis 2004.

Compte tenu de la flambée des prix du pétrole, la proposition de loi prévoit une baisse de la TIPP à raison de l'augmentation de la TVA résultant de l'augmentation des prix du pétrole, ce qui neutralise l'effet de la fiscalité sur les prix des carburants automobiles.

M. Jean Launay, Rapporteur a estimé en conclusion, que la proposition de loi prévoit des mesures efficaces pour le pouvoir d'achat et réalistes par rapport à la structure actuelle des transports dans notre pays, tout en les inscrivant dans la perspective de la réduction de nos émissions de CO₂ et de la lutte contre l'effet de serre.

Votre Rapporteur s'est déclaré favorable à son adoption.

M. Gilles Carrez, Rapporteur général, a remarqué que la présentation par M. Jean Launay de l'évolution du pouvoir d'achat ces dernières années s'appuyait sur le rapport piloté par M. Jacques Delors et publié en 2006, *La France en transition*. Selon ce rapport, le revenu disponible, assez variable d'une année sur l'autre, est corrélé avec l'évolution de la situation de l'emploi sans qu'un lien puisse être établi avec l'orientation politique de tel ou tel Gouvernement.

La question du pouvoir d'achat a été au cœur des élections du printemps 2007. Dès juillet, la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat – TEPA – a été votée afin de répondre à cette préoccupation.

Ce texte comporte un dispositif puissant : la détaxation des heures supplémentaires. À titre d'exemple, un salarié rémunéré au SMIC dans une entreprise de moins de vingt salariés, qui travaille donc 39 heures et non 35, percevra fin 2008 environ 75 % d'un treizième mois grâce aux exonérations de cotisations sociales et de CSG, ainsi qu'à la majoration des heures supplémentaires.

Il est un peu regrettable que le projet de loi TEPA ait été examiné à droit du travail constant. L'un des effets des 35 heures a été de supprimer les heures supplémentaires en raison de l'annualisation du temps de travail. Le budget de l'État a dû compenser le surcoût induit par la réduction de la durée du temps de travail de 39 heures à 35 heures et maintenant il doit financer les mécanismes permettant de travailler plus. Si la loi plafonne à 200 le nombre annuel d'heures supplémentaires, certains accords de branches appliquent un plafond largement inférieur, très rapidement atteint. Une prochaine proposition de loi devra faire l'inventaire des mécanismes bloquants de ce type auxquels il devra être remédié selon les cas par la loi ou par la négociation avec les partenaires sociaux.

Un autre dispositif contenu dans la loi TEPA permet de renforcer le pouvoir d'achat : le revenu de solidarité active, qui sera appliqué dans 30 départements, bien au-delà des 10 évoqués en juillet dernier.

Enfin, le projet de loi de finances pour 2008 prévoit que la moitié des économies réalisées par le non remplacement d'un fonctionnaire sur trois partant à la retraite servira de provision pour le financement de primes dans la fonction publique.

D'autres mesures peuvent être envisagées comme l'augmentation de certaines allocations - ainsi les allocations logement seront revalorisées de 3 % au début de l'année 2008 – mais elles trouvent leurs limites dans la nécessité de tenir compte du déficit budgétaire prévisionnel, fixé à 42 milliards d'euros pour 2008.

Mais le meilleur moyen d'améliorer le pouvoir d'achat reste la baisse du chômage, qui est aujourd'hui revenu à son niveau de 1982.

La proposition de loi défendue par M. Jean Launay est centrée sur la question des coûts énergétiques. Certains des dispositifs proposés ne sont pas nouveaux.

L'article 1^{er} propose de majorer la taxation des bénéficiaires des sociétés pétrolières dès lors que leur augmentation par rapport à l'année précédente atteint ou dépasse 20 %. L'expérience passée prouve que ce type de disposition n'est pas efficace. Ainsi, il est fort probable que les résultats d'une société comme Total seront inférieurs en 2007 à ce qu'ils ont été en 2006, en raison des moindres marges réalisées sur le raffinage et de l'évolution du dollar à la baisse.

L'article 2 propose de restaurer la TIPP flottante. Lorsqu'elle a été créée, cette mesure a coûté plus de 2 milliards d'euros, pour une diminution des prix à la pompe d'un centime d'euro. En outre, restaurer la TIPP flottante ne serait pas un bon signal au lendemain du Grenelle de l'environnement : le problème de la rareté du pétrole ne doit pas être masqué par des mécanismes fiscaux artificiels et coûteux, mais être traité par une politique de renouvellement des sources d'énergie. La commission Durieux, mise en place en 2005, a bien évalué la situation. Lorsque le prix des carburants augmente, le produit de la TIPP diminue en raison de l'effet-prix car on constate une baisse des quantités consommées. Si la TVA augmente, car elle est liée au prix du baril, les hausses de TVA sont très inférieures aux baisses subies de TIPP.

Concernant l'article 3 qui a trait aux chèques transports, il faut rappeler qu'il existe déjà un dispositif qui s'est révélé décevant. Le système qui existe en Île-de-France fonctionne bien et il pourrait être intéressant d'introduire ce sujet dans les négociations avec les partenaires sociaux tout en veillant à ne pas faire peser de trop lourdes charges sur les entreprises qui acquittent déjà le versement transport.

L'article 4 propose de taxer les carburants utilisés par les avions. Cette proposition se heurte aux accords internationaux, en particulier à la convention de Chicago de 1944.

À propos de l'article 5, il faut rappeler que c'est la majorité qui a créé en 2005, pour la première fois, une taxe environnementale sur les véhicules de société. L'extension de ce type de mesure nécessite une évaluation préalable.

M. Jérôme Cahuzac a souligné l'intérêt du cadrage général opéré par M. Jean Launay. Les plus hautes autorités devraient prochainement s'exprimer au sujet du pouvoir d'achat. Cela signifie donc que la loi TEPA n'a pas été suffisante. La situation actuelle est particulière : alors même que le chômage diminue, le pouvoir d'achat ne s'améliore pas. La règle habituelle évoquée par le Rapporteur général, selon laquelle le recul du chômage stimule le pouvoir d'achat, est donc contredite par les faits actuels. Le problème du pouvoir d'achat est en partie lié à la facture énergétique ; mais dès lors qu'il est plus large, une série d'amendements a été déposée au nom du groupe SRC. Notre pays connaît depuis peu le développement du phénomène des travailleurs pauvres. Il importe de lutter contre ce phénomène, décourageant pour tous ceux de nos concitoyens qui ne constatent pas que le travail paie et dangereux d'un point de vue institutionnel. En effet, le Président de la République et la majorité ont été élus pour restaurer le pouvoir d'achat. Au-delà d'un slogan qui serait bafoué, ce serait une vision globale de l'utilité du travail qui serait contestée et l'ensemble des partis républicains qui se verrait mis en cause. C'est pourquoi le groupe SRC

propose, par des amendements qu'il souhaite voir examinés, une première série de mesures permettant de lutter contre le temps partiel et la précarité, notamment en conditionnant les allègements de charges patronales aux augmentations de salaire.

Le deuxième type d'amendements, tend à augmenter la prime pour l'emploi. Ce mécanisme est probablement plus puissant que la détaxation des heures supplémentaires, dispositif si complexe et décourageant pour les employeurs que la ministre de l'Économie a nommé un « Monsieur heures supplémentaires ».

Le troisième type d'amendements concerne le logement. Il s'agit de bloquer momentanément les prix des loyers afin de permettre aux ménages les plus modestes de stabiliser leur pouvoir d'achat.

Le dernier type d'amendements concerne l'action de groupe. La loi votée à ce sujet l'année dernière a été vidée de son sens dès l'origine puisque tous les thèmes ne peuvent pas être abordés au cours de ce type d'instance, par ailleurs complexe. Une évaluation de ce système devrait faire apparaître qu'il n'a connu aucun succès.

Il importe que les amendements proposés soient discutés, comme les articles auxquels ils se rapportent car ils poursuivent un but certainement commun à tous : lutter contre la désespérance de ceux qui ne peuvent vivre du fruit de leur travail.

M. Jérôme Chartier a souligné que le pouvoir d'achat est devenu la première préoccupation des Français, comme le montrent plusieurs sondages d'opinion récents. Le débat sur le pouvoir d'achat s'est progressivement substitué à celui sur le coût de la vie. Ce changement de vocabulaire représente une première victoire : l'expression « pouvoir d'achat » est volontariste et proactive, tandis que la référence au « coût de la vie » révèle une attitude passive et fataliste. La proposition de loi comprend un article destiné à compenser la perte de recettes pour l'État résultant de ses dispositions par une augmentation des droits sur les tabacs. Au-delà des obligations juridiques relatives à la recevabilité financière, cette disposition répond à un devoir de compensation incontournable, dès lors que l'on se situe dans une logique de désendettement de l'État.

M. Jérôme Chartier a indiqué qu'un groupe de travail, dirigé par son collègue Frédéric Lefebvre et par lui-même, a été mis en place au sein de l'UMP pour formuler des propositions visant à renforcer le pouvoir d'achat, à partir notamment des travaux déjà menés sur ce sujet par M. Gilles Carrez, Rapporteur général, et par le Président Pierre Méhaignerie. Il n'y aura pas de « grand soir » du pouvoir d'achat, mais il existe de nombreux « gisements » de pouvoir d'achat à exploiter. Cette démarche sera plus efficace que les mesures proposées par la présente proposition de loi, telles que le retour à un mécanisme de TIPP flottante ou un chèque transport qui resterait, en réalité, facultatif car subordonné à la négociation. La suppression de l'exonération de TIPP dont bénéficient les carburateurs serait en outre dangereuse, car elle inciterait les compagnies aériennes à faire du lieu de l'approvisionnement en carburant un élément de compétitivité, au préjudice de la sécurité aérienne. Les mesures proposées ne constituent pas une réponse satisfaisante aux préoccupations réelles des Français sur leur pouvoir d'achat. Le président de la République formulera prochainement des propositions plus ambitieuses et mieux adaptées. La mise en place d'un dispositif de bonus-malus serait, par exemple, une meilleure réponse.

M. Charles de Courson a indiqué que la surtaxation des compagnies pétrolières ne vise en réalité que Total. Cette société étant assujettie au régime du bénéfice mondial consolidé, la mesure proposée serait en réalité inefficace.

La TIPP flottante n'est plus un dispositif adapté à la situation actuelle. L'élasticité prix est devenue tellement élevée que mêmes les recettes issues de la TVA n'augmentent plus avec la hausse du prix des produits pétroliers : les recettes provenant de la TIPP ont ainsi baissé d'environ 600 à 700 millions d'euros et celles provenant de la TVA sur les carburants d'environ 200 à 250 millions d'euros. La consommation de fioul domestique, par exemple, a baissé de 20 % depuis le début de l'année. La disposition proposée au sujet du chèque transport ne serait pas plus efficace que le dispositif actuel, puisque sa mise en œuvre resterait subordonnée à la négociation.

La France peut uniquement supprimer, en application de la convention de Chicago, la TIPP sur les vols intérieurs. L'impact financier de cette suppression sur le budget de l'État serait faible, et elle conduirait à favoriser des plates-formes étrangères au détriment des plates-formes françaises. Dans ce domaine, la solution consiste plutôt à mettre sous quota les émissions de CO₂ de l'aviation civile, dans un cadre européen. Il faudrait également que la recherche sur les moteurs et la carburation progresse.

La mise en place d'un système de bonus-malus pour les véhicules en fonction de leur consommation de carburants serait également plus efficace que les mesures proposées.

M. Charles de Courson a indiqué que c'est pour ces raisons que le Nouveau Centre votera contre la proposition de loi.

En réponse aux divers intervenants, **M. Jean Launay, rapporteur**, a jugé inquiétant que M. Jérôme Chartier estime que parler du pouvoir d'achat constitue une « victoire du vocabulaire » : le débat sur le pouvoir d'achat s'est engagé parce qu'il constitue l'une des premières préoccupations, au quotidien, des Français. La réalité que vivent nos concitoyens est marquée par la reprise de l'inflation, la hausse de l'endettement et une grande incompréhension s'agissant du mode de fixation des prix, dans le domaine alimentaire notamment.

La proposition de loi conduirait à rendre le chèque transport obligatoire et à sortir d'une logique consistant à adopter des mesures d'affichage.

Il ne s'agit pas de procéder à un rétablissement de la TIPP flottante et le groupe SRC est naturellement très soucieux de limiter l'émission de gaz à effet de serre. L'objectif des mesures proposées est de lisser la hausse du prix des produits pétroliers pour les consommateurs. La TIPP flottante a d'ailleurs produit des effets positifs en son temps.

Soulignant que ce texte s'inscrit dans la problématique plus large du pouvoir d'achat, sur laquelle le parti socialiste a des propositions, **M. Jean Launay, Rapporteur** a souhaité que la commission procède à l'examen des articles et des amendements.

M. Gilles Carrez, Rapporteur général, demandant qu'il soit statué sur la poursuite des travaux de la commission, a proposé qu'il ne soit pas présenté de conclusions.

Le rapporteur général a souligné la qualité de la présentation générale du rapporteur Jean Launay, même si des divergences peuvent apparaître sur le fond.

M. Jérôme Cahuzac a alors rappelé le proverbe latin de circonstance : *Timeo danaos et dona ferentes* – Je crains les Grecs, surtout porteurs de présents.

La commission a alors décidé de ne pas passer à la discussion des articles et, en conséquence, de ne pas présenter de conclusions.

*

* *

Informations relatives à la Commission

La Commission a désigné MM. Louis Giscard d'Estaing, Gérard Bapt et Gaëtan Gorce en qualité de membres de la mission d'information commune, avec la commission des Affaires culturelles, familiales et sociales sur *les exonérations de cotisations sociales*.

Par ailleurs, la Commission a reçu, en application de l'article 12 de la LOLF :

– un projet de décret portant transfert de crédits du programme 160 *Intégration et valorisation de l'Outre-mer* relevant de la mission *Outre-mer*, vers le programme 178 *Préparation et emploi des forces* de la mission *Défense*, pour un montant de 572 500 euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Ce transfert intervient au titre de la participation de la mission *Outre-mer* au financement du fonctionnement, pour 2007, des hélicoptères affrétés par le ministère de la Défense en Polynésie française à hauteur de 98 500 euros d'une part, et de la mise à disposition, par ce même ministère, de moyens aériens en Nouvelle-Calédonie dans le cadre de la lutte contre les feux de forêts, pour un montant de 474 000 euros, d'autre part ;

– un projet de décret portant transfert de crédits en provenance des Services du Premier ministre (programme 129 *Coordination du travail gouvernemental*) à destination de différents autres programmes. Le montant de ce transfert d'élève à 181 160 euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. Ce transfert a pour objet le reversement aux ministères concernés des remboursements effectués par le Conseil de l'Union européenne concernant les frais de déplacement des délégués français aux réunions du Conseil et de ses instances, au titre du premier semestre 2007 ;

– ministère des Affaires étrangères et européennes (programme 105) : 33 515 euros ;

– ministère de l'Agriculture et de la pêche (programme 215) : 23 977 euros ;

– ministère du Budget, des comptes publics et de la fonction publique (programme 218) : 43 734 euros ;

– ministère de la Culture et de la communication (programme 224) : 2 461 euros ;

– ministère de la Défense (programmes 152, 178 et 212) : 7 273 euros ;

– ministère de l'Écologie, du développement et de l'aménagement durables (programmes 211, 217 et 225) : 25 696 euros ;

– ministère de l'Économie, des finances et de l'emploi (programme 134) : 488 euros ;

– ministère de l'éducation nationale (programme 214) : 3 943 euros.

– un projet de décret portant transfert de crédits destiné à financer la rémunération des agents concourant à l'enseignement secondaire des écoles de formation maritimes et aquacoles gérés et payés, en raison du statut de ces personnels relevant de l'enseignement technique agricole, par le ministère de l'Agriculture et de la pêche. Il est ainsi procédé au transfert de 11 200 000 euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, ainsi que des 267 emplois qui y sont associés, en provenance du programme 217 *Soutien et pilotage des politiques d'équipement* de la mission *Transports* à destination du programme 143 *Enseignement technique agricole* de la mission interministérielle *Enseignement scolaire* ;

– un projet de décret portant transfert de crédits en provenance des services du Premier ministre (programme 148 *Fonction publique*) au profit du programme 217 *Soutien et pilotage des politiques de l'équipement*. Le montant de ce transfert s'élève à 3 633 645 euros en crédits de paiement. Ce transfert a pour objet le paiement du solde des conventions de réservations de logements signées en 2004 par le ministre chargé du logement, pour le compte du ministre chargé de la fonction publique, au titre d'un programme interministériel de réservations de logements.