

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 du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mardi

18 octobre 2011

Séance de 17 heures

Compte rendu n° 3

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

– Nomination d'un rapporteur sur le projet de loi relatif à Voies navigables de France, en discussion au Sénat (n° 783) 2

– Projet de loi de finances pour 2012 (n° 3775) :

– Audition, ouverte à la presse, de Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et de M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports, sur les crédits de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* »..... 2

**Présidence de
M. Serge Grouard
*Président***



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a tout d'abord désigné Mme Françoise Branget, rapporteure sur le projet de loi relatif à **Voies navigables de France**, actuellement en discussion au Sénat.



Puis, la commission a entendu **Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement**, et de **M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports**, sur les crédits de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* ».

M. le président Serge Grouard. Nous entendrons d'abord Mme Kosciusko-Morizet sur les crédits de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* », ainsi que les rapporteurs pour avis. Puis, M. Mariani, ministre chargé des transports, interviendra plus spécifiquement sur les transports et vous pourrez alors l'interroger à l'issue de son intervention.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. J'ai souhaité organiser les priorités que reflète ce budget selon deux objectifs : répondre concrètement aux attentes des Français concernant leur quotidien ; préparer l'avenir et anticiper la mutation écologique nécessaire à notre économie conformément aux politiques du Grenelle de l'environnement.

Le budget pour 2012 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » (EDAD) s'élève à 9,742 milliards d'euros de crédits de paiement, en hausse de 1,5 %. Cette mission est au cœur de l'action du ministère, dont le périmètre regroupe des budgets annexes. Si l'on y ajoute l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et le budget annexe de l'aviation civile, nous atteignons 27,7 milliards d'euros. Cette hausse témoigne de l'importance des politiques mises en œuvre, notamment dans les domaines des transports et des infrastructures, dans la logique du Grenelle de l'environnement. Après la concertation et la phase législative qui a duré deux ans, le Grenelle est maintenant dans sa phase de mise en œuvre. C'est ce qui justifie cette augmentation, même si l'effort de redressement des finances publiques impose une responsabilité particulière.

Trois qualités caractérisent ce budget : la responsabilité, l'efficacité et le dynamisme.

Premièrement, c'est un budget responsable dans la mesure où il couvre d'abord les dépenses obligatoires – je pense à l'équilibre de l'AFITF et à l'entretien des infrastructures routières, éprouvées par deux hivers très rigoureux. Il est responsable aussi par rapport aux dépenses et aux économies possibles dans un contexte de tension budgétaire. Le ministère applique ainsi totalement la RGPP avec le non-remplacement d'un fonctionnaire sur deux partant à la retraite, qui induit une réduction de 1 309 équivalents temps plein, dont le nombre total est de 60 305. Un effort important est réalisé sur les dépenses de fonctionnement du ministère comme sur celles des opérateurs – entre moins 4 et moins 5 %.

La responsabilité, c'est encore la poursuite de la réforme, que j'illustrerai par deux exemples : l'IGN et Météo-France. Pour l'IGN, ce sera l'intégration de l'inventaire forestier national au 1^{er} janvier 2012, l'enjeu étant de regrouper des compétences d'inventaire, de

description du territoire, tout en mutualisant les moyens des deux établissements, ce qui permettra de faire des économies tant aux niveaux financier et immobilier qu'en termes d'équivalents temps plein. Dans le PLF pour 2012, le montant de la subvention pour charges de service public pour le nouvel établissement est un montant intégré de 96 millions d'euros. S'agissant de Météo-France, en 2012, des chantiers d'investissements accompagneront la réforme territoriale qui se poursuit. Ce sont en effet deux volets indissociables : on investit en réformant et inversement. Les investissements prioritaires sont ceux relatifs au réseau d'observation. Il faut rénover les infrastructures techniques, dont certaines sont anciennes, tout en tirant les conséquences des épisodes neigeux de décembre 2010 en remplaçant des stations au sol obsolètes et en déployant des capteurs de hauteur de neige en plaine. Cela représente, en 2012, 4,3 millions d'euros pour les investissements sur le réseau d'observation et l'immobilier.

Deuxièmement, ce budget est efficace parce qu'il tient compte des évaluations de l'inspection des finances sur les dispositifs fiscaux. J'ai en effet choisi d'adopter une attitude offensive et de répondre aux interpellations en proposant des réformes dynamiques. C'est notamment ce que j'ai fait pour le crédit d'impôt développement durable et l'éco-prêt à taux zéro. Le crédit d'impôt développement durable fonctionnait bien, mais il était de plus en plus onéreux. Quant au dispositif de l'éco-prêt à taux zéro pour les rénovations en profondeur, il était peu utilisé : 100 000 seulement pour un objectif de 400 000 par an. En effet, les deux dispositifs étant exclusifs l'un de l'autre, il était plus fait appel au crédit d'impôt développement durable qui, même si son efficacité était moindre du point de vue environnemental sur le long terme, présentait l'avantage d'être financièrement plus attractif puisque son effet sur la trésorerie était immédiat. J'ai donc fait un travail de réingénierie, toujours dans le souci de respecter l'objectif du Grenelle – moins 38 % de consommation énergétique dans l'habitat en 2020. Le cumul des deux dispositifs est ainsi à nouveau autorisé. Et si l'on fait des travaux en profondeur dans les logements, on a même droit à des bonus de taux sur le crédit d'impôt développement durable. En contrepartie, certaines dépenses peu pertinentes du point de vue de l'environnement sortiront du cadre de celui-ci.

Troisièmement, ce budget est dynamique, car il fait face à de nouvelles priorités et permet de saisir des opportunités. Au titre des crédits budgétaires pour 2012, les engagements spécifiques du Grenelle se montent à 163 millions d'euros et toute l'action du ministère est orientée dans cette direction. Cela correspond à de nouvelles exigences, comme celles faisant suite à la catastrophe nucléaire de Fukushima, l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) ayant dû auditer, en quelques mois, toutes les centrales et installations nucléaires de base. L'ASN et l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) bénéficient ainsi de 44 emplois supplémentaires et d'un accroissement de leurs moyens de 20 millions d'euros. Les crédits en matière de recherche sur la sûreté nucléaire augmentent également au titre des investissements d'avenir.

Une priorité est donnée aux questions de santé environnementale, à la suite des travaux parlementaires que j'avais menés parmi vous entre 2002 et 2007 au sein du groupe d'études « *santé et environnement* ». En témoignent le financement du plan national santé-environnement, avec ses vingt-six plans régionaux, et le lancement de la cohorte Elfe pour le suivi de 20 000 enfants, de l'âge foetal à l'âge de vingt ans, dont l'objectif est de démêler le faux du vrai en matière de relation entre les pathologies et l'environnement physico-chimique notamment. De plus, 64 millions d'euros sont accordés au traitement des points noirs du bruit. Sur la même ligne budgétaire se trouvent les crédits affectés au traitement des sols pollués et des friches, au développement des politiques en matière de qualité de l'air intérieur, à la prévention des risques liés aux questions émergentes comme les ondes électromagnétiques ou

le plan déchets de l'ADEME. Il est parfois compliqué de faire la part des choses dans la mesure où les moyens consacrés à certaines actions sont partagés entre les crédits des ministères et les crédits inscrits au titre des investissements d'avenir. Je veux néanmoins souligner l'effort accompli en faveur des grandes agglomérations françaises qui s'investissent dans le développement durable au travers d'opérations d'intérêt national – Bordeaux, Marseille, Nice, Saint-Étienne – ou celui de tous ceux qui répondent présents au défi du Grand Paris. Cet effort se concrétise dans le programme 113 « *Urbanisme, paysages, eau et biodiversité* » – 8 millions d'euros –, dans les SCOT Grenelle, les PLU intercommunaux, les éco-quartiers et dans l'urbanisme de projet.

Toujours dans le cadre du dynamisme, les politiques du Grenelle sont des politiques d'emploi, de mutation de notre système de production et de consommation qui doit aller dans le sens de la création d'emplois. J'en profite pour réaffirmer mon attachement à l'efficacité énergétique, qui est un enjeu pour le pouvoir d'achat des ménages – 2 900 euros, en moyenne, sont dépensés par an en facture énergétique. J'ai donné une suite au Grenelle avec les tables rondes sur l'efficacité énergétique. En effet, si l'on additionne toutes les mesures du Grenelle, nous obtenons 17 % d'efficacité énergétique en plus en 2020, alors que notre objectif est de 20 %. En outre, je suis convaincue que, dans la crise que nous traversons, mettre l'accent sur l'efficacité énergétique permettra d'agir à la fois sur le pouvoir d'achat, la compétitivité et l'emploi. Les dispositifs à mobiliser dans ce cadre sont très technologiques et nous avons des champions en la matière – Saint-Gobain, Schneider –, ainsi que de petites entreprises qui sont très performantes en matière d'efficacité énergétique. Les crédits de l'ADEME sont, eux aussi, mobilisés en priorité sur ce thème.

S'agissant du volet recherche, l'objectif fixé par le Grenelle de 1 milliard d'euros d'investissements supplémentaires d'ici à 2012 sera dépassé à la fin de cette année, avec un effort supplémentaire d'environ 1,2 milliard d'euros en cumul sur la période 2008-2011 par rapport à 2007. Au total, 1,6 milliard d'euros est focalisé chaque année, au sein des organismes de recherche, des agences, sur les priorités du Grenelle de l'environnement – je pense notamment à la recherche aéronautique et à l'expérimentation de vol avec du biocarburant à base d'*huile de friture* qui a été réalisée la semaine dernière.

Thierry Mariani vous fera une présentation du budget des transports, mais je vous en dirai quelques mots sous l'angle de l'intégration avec les autres politiques du ministère puisque les transports font partie intégrante de la transformation écologique et économique dont j'ai parlé.

Le Grenelle exige que soient favorisés les modes de transport alternatifs à la route, dans une proportion de deux tiers, contre un tiers pour la route. Cela ne doit pour autant pas nous faire oublier l'entretien du réseau et le service aux usagers – 3,9 milliards d'euros y seront consacrés dans le budget de l'État et de l'AFITF.

Dans le domaine maritime, des investissements importants sont réalisés pour la sécurité avec la modernisation des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS) – c'est la mise en œuvre du paquet « *Erika III* ». Nous sommes dans le cadre d'une politique transversale : modernisation des infrastructures, service aux usagers de la mer, en même temps que protection de l'environnement. En outre, 45 millions d'euros sont spécifiquement consacrés à la protection du patrimoine naturel – connaissance, contrôle, expertise, préservation des espèces, mise en œuvre de la stratégie nationale de la biodiversité (SNB), gouvernance dans la politique de l'eau. Une enveloppe de 15 millions d'euros a ainsi été affectée pour 2012 à la SNB. Des appels à projets ont déjà été lancés et l'on a installé ce

matin, sous la présidence de Jérôme Bignon, le Comité national trame verte et bleue. Ces initiatives se font dans les territoires avec les collectivités locales. L'effort lancé en 2011 se poursuit avec six parcs naturels marins, plus le nouveau parc national des Calanques. En 2007, nous n'avions pas de parc naturel marin. Celui d'Iroise a été créé dans une certaine confusion, malgré de nombreuses oppositions. Je viens de lancer celui du Golfe du Lion en Languedoc-Roussillon et cinq ou six autres pourraient voir le jour dans les mois qui viennent. Donc, nous avançons.

S'agissant des agences de l'eau, en 2012, un peu plus de 2 milliards d'euros seront consacrés à l'amélioration de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques. Surtout, c'est l'année prochaine qu'interviendra l'adoption du dixième programme d'intervention. Le programme de rattrapage pour les grosses stations d'épuration a bien marché. Plus d'une cinquantaine de ces stations avaient dix ans de retard sur les normes européennes, mais elles ont déjà rattrapé ce retard, sauf trois ou quatre d'entre elles dont la situation sera réglée dans les deux ans qui viennent. Nous lançons maintenant le même programme sur les 74 moyennes stations d'épuration. Le dixième programme des agences de l'eau est un rendez-vous particulièrement structurant – 14 milliards d'euros – qui interviendra dans le cadre d'un dialogue avec les élus et les usagers.

M. Yanick Paternotte. Mme la ministre a eu raison de qualifier ce projet de budget de responsable, d'efficace et de dynamique, tout en rappelant les effets cumulatifs des politiques menées depuis 2007 et de la loi Grenelle. J'ai bien noté que l'AFITF était encore soutenue en 2012 en attendant les ressources propres provenant de la taxe poids lourds en 2013. Mais sur quelle ligne se trouvent les crédits affectés à la résorption des points noirs du bruit sur les infrastructures existantes ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Les élections présidentielles et législatives de l'année prochaine auront bien sûr une incidence sur ce projet de loi de finances, mais je souhaite vous interroger, madame la ministre, sur les décisions prises il y a quelques jours par l'Assemblée nationale dans le cadre de l'examen d'une proposition de loi de simplification administrative qui, une fois de plus, aura permis aux groupes de pression de faire entendre leur voix auprès de la majorité et aura privé l'Assemblée d'un débat de fond sur des sujets d'importance comme la responsabilité sociale et environnementale (RSE) ou la circulation des camions de quarante-quatre tonnes. La semaine dernière, a ainsi été adopté un amendement reportant le calendrier d'application de l'article 225 de la loi Grenelle 2 portant sur le *reporting*, en matière sociale et environnementale, des entreprises et des comptes de 2011 à 2012, décision à laquelle le Gouvernement, en la personne de M. Frédéric Lefebvre, ne s'est pas opposé et qui, selon notre collègue Bertrand Pancher, est une grave erreur, sur le fond et sur la forme, guidée, je cite, « *par la main d'un patronat ringard avec le soutien de la partie la plus conservatrice de la majorité* ».

Dois-je rappeler, toujours à propos de la RSE, que la distinction entre entreprises cotées et entreprises non cotées a été jugée discriminatoire par le Conseil d'État ? Et que dire du vote de cet amendement qui vise à supprimer l'obligation du sixième essieu pour les camions de 44 tonnes alors que le Conseil général de l'environnement et du développement durable a publié, le 13 octobre, un rapport daté de janvier 2011 dans lequel il indique que le bilan socio-économique de l'autorisation des 44 tonnes est globalement négatif dans le cadre de l'hypothèse du maintien des véhicules à cinq essieux ? Que dire encore du vote de la disposition qui donne aux collectivités territoriales un délai de six ans, et non plus de deux, pour appliquer la législation sur la publicité extérieure décidée dans le cadre de la loi

Grenelle ? C'est Lionel Tardy, député UMP, qui apporte la réponse à ces questions, en dénonçant le « *détricotage* » du Grenelle de l'environnement !

En janvier, vous aviez annoncé, madame la ministre, votre intention de faire des propositions sur la fiscalité du patrimoine naturel. Dans une interview, vous déclariez que, dans le cadre de la réflexion sur la fiscalité du patrimoine, il était indispensable de prendre également en compte le fait que la France dispose d'un patrimoine naturel exceptionnel, et vous ajoutiez : « *il faut construire un régime global et simple qui permette réellement d'inciter les propriétaires à restaurer et entretenir ces espaces.* » Ce régime, nous l'attendons toujours, comme nous attendons, tout comme vous, avec une grande impatience, les conclusions du rapport du Centre d'analyse stratégique sur les mesures fiscales défavorables à l'environnement. En effet, s'il est vrai que, cette année encore, le secteur de l'environnement n'échappera pas à la politique d'austérité, puisque le nouveau coup de rabot sur le contrat d'intervention à durée déterminée (CIDD) réduira de 600 millions d'euros la charge pour le budget de l'État, il n'en est pas moins vrai que votre gouvernement n'ose pas s'attaquer aux niches fiscales « grises » évaluées à 5,3 milliards d'euros dans un rapport du Sénat de 2009.

Est-il pertinent de continuer à réduire le crédit d'impôt développement durable alors que, comme le montre le rapport du Comité d'évaluation des dépenses fiscales et des niches sociales, celui-ci a contribué à atteindre des objectifs environnementaux, qu'il s'agisse de la réduction des consommations d'énergie ou des émissions de gaz à effet de serre ? Le Gouvernement fait le choix de donner la priorité aux rénovations lourdes pour le CIDD et l'éco-prêt, orientation qui, en l'absence de la création d'un éco-PTZ dédié aux copropriétés et d'un plan finançant la rénovation des logements sociaux, ne permettra pas d'atteindre l'objectif de 400 000 rénovations en 2012 puisque, en un an et demi, seulement 150 000 éco-PTZ ont été accordés.

Je souhaite enfin vous interroger, madame la ministre, sur le rejet par la commission des finances de l'article qui prévoyait de créer une taxe finançant l'achat par l'État de quotas d'émission de CO₂ pour les nouveaux entrants au plan national d'allocation de quotas d'émission de gaz à effet de serre. En effet, cette réserve « nouveaux entrants » aurait été insuffisamment dotée pour la période 2008-2012. La taxe prévue par le Gouvernement devait s'appliquer au chiffre d'affaires des entreprises ayant bénéficié des allocations les plus importantes, soit au moins 60 000 tonnes de CO₂, concerner quelque 400 entreprises et rapporter 200 millions d'euros. Comment le Gouvernement compte-t-il financer cette réserve depuis le vote de la commission des finances ?

M. Stéphane Demilly. J'ai noté avec intérêt, madame la ministre, qu'avec 27,7 milliards d'euros au total, le budget de votre ministère progressait de 2,1 % par rapport à 2011. C'est le signe que le développement durable, au sens large, est une priorité constante de l'action publique avec en ligne de mire les objectifs du Grenelle de l'environnement. J'évoquerai trois points spécifiques.

En premier lieu, dans le domaine de la politique de l'eau, j'ai relevé avec satisfaction que les agences de l'eau consacreront, en 2012, un peu plus de 2 milliards d'euros pour améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques. Je voudrais m'attarder quelques instants sur la question des installations d'assainissement non collectif. Je suis déjà intervenu à plusieurs reprises sur le sujet, ici même, ou par le biais de questions au Gouvernement, car il s'agit d'une problématique particulièrement sensible en milieu rural. En effet, la mise aux normes d'un système d'assainissement individuel peut atteindre plusieurs milliers d'euros et bien des particuliers n'ont pas les moyens de la financer. Nombreux sont ceux qui sont en

train de découvrir l'ampleur de la facture au vu du diagnostic réalisé dans le cadre des fameux services publics d'assainissement non collectif (SPANC). Quelles mesures le ministère a-t-il prévues dans ce projet de budget pour aider les Français habitant en zone rurale à faire face à ces obligations ?

Ma deuxième question portera sur l'efficacité énergétique, l'un des grands enjeux du Grenelle de l'environnement et l'une des priorités de ce projet de budget, avec l'objectif de tendre vers une réduction de 38 % des consommations énergétiques dans l'habitat. Dans ce cadre, chacun identifie assez bien les aides dont peuvent bénéficier les particuliers. Je voudrais, pour ma part, cibler mon propos sur les collectivités locales confrontées à l'immense chantier de la performance énergétique des bâtiments publics dont elles ont la charge. Des économies d'énergie considérables peuvent effectivement être réalisées dans toutes les mairies, les salles des fêtes et autres salles des sports, mais les travaux à réaliser sont souvent très coûteux. C'est une vraie difficulté pour les petites communes notamment, qui ont peu de ressources et sont confrontées à la double contraction des subventions publiques, quelles qu'elles soient, et des crédits bancaires aux collectivités, lesquels se réduisent comme peau de chagrin. Quels sont les moyens prévus dans ce projet de budget pour aider les collectivités à faire face au défi de la rénovation thermique des bâtiments publics ?

Mes dernières questions seront relatives au transport fluvial, identifié dans ce projet de budget comme l'un des axes de la politique de mobilité durable – je pense notamment au futur canal Seine-Nord Europe, pour lequel le Président de la République a lancé officiellement la procédure de dialogue compétitif, le 5 avril dernier à Nesle, dans le très beau département de la Somme. Quel est le calendrier de ce projet majeur pour la France et pour le Nord de l'Europe ? Quels sont les moyens prévus au budget de 2012 pour parvenir à sa réalisation ? Enfin, qu'est-il prévu pour la rénovation et la mise à niveau du réseau fluvial secondaire, dont le bon fonctionnement et la performance sont indispensables à la réussite du canal Seine-Nord Europe ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis pour les affaires maritimes. S'agissant du pavillon français, madame la ministre, vous avez demandé à juste titre un audit sur le pavillon au long cours, le registre international français. Cet audit est engagé et je ne me hasarderai pas à anticiper ses conclusions.

J'en viens à un sujet stratégique, celui de la sécurité maritime en Manche. Chaque année, 250 000 navires transitent entre Ouessant et le Cap Gris-Nez, et même si le trafic par voie maritime connaît des aléas ; il représente 90 % des échanges mondiaux et enregistre une croissance de 5 à 7 % par an. La France et l'Angleterre assurent la surveillance du trafic par des remorqueurs de haute mer, mais nos amis Anglais ont décidé unilatéralement, depuis le début du mois de septembre, de supprimer les remorqueurs pré-positionnés sur les côtes anglaises de la Cornouaille jusqu'au Cap Gris-Nez côté anglais. Ne serait-il pas possible de convoquer un conseil des ministres spécifique aux transports maritimes dans la zone France-Angleterre-Belgique-Pays-Bas-Allemagne ? Sans doute les pouvoirs publics anglais n'ont-ils pas mesuré que, si un pétrolier faisait naufrage, 200 000 tonnes de pétrole se répandraient sur les côtes anglaises, ce qui ferait malheureusement du bruit, non seulement en Angleterre, mais aussi en France, en Belgique, en Hollande et en Allemagne.

Par ailleurs, l'enseignement maritime de la France est désormais ouvert aux concours d'ingénieurs sur quatre sites du monde entier dans le cadre du processus LMD. Pour mener à bien un projet de construction, Le Havre a besoin de 2,5 millions d'euros en 2012, sachant

que le secteur privé participera également au financement. Un dossier vous a été transmis pour justifier cette demande. Quelle est votre sentiment ?

M. Philippe Plisson, rapporteur pour avis pour les politiques de développement durable. Je suis heureux d'avoir été une nouvelle fois désigné par notre commission pour occuper la fonction de rapporteur pour avis des deux programmes 217 – « *Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables* » – et 113 – « *Urbanisme, paysages, eau et biodiversité* ».

Je remercie pour leur disponibilité et la qualité de leurs informations tous les fonctionnaires du ministère que j'ai eu le plaisir d'auditionner, notamment les responsables des deux programmes, M. Jean-François Monteils, secrétaire général du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, et M. Jean-Marc Michel, directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature, ainsi que Mme Dominique Dron, commissaire générale au développement durable et déléguée interministérielle au développement durable, et M. Jean-Claude Ruyschaert, directeur de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France.

J'émettrai toutefois une protestation, quasi traditionnelle, concernant la méthode : les documents budgétaires, sous leur forme papier, ne nous ont été communiqués que fort tardivement, vendredi dernier. Cela ne permet pas un examen sérieux et détaillé du budget, d'autant plus que les auditions budgétaires que nous organisons ont eu lieu bien en amont.

Je souhaite, madame la ministre, vous interroger sur le programme 113 – « *Urbanisme, paysages, eau et biodiversité* » – qui, malgré son dispositif central dans l'application du Grenelle, se trouve amputé une nouvelle fois de 561 équivalents temps plein. Je poserai d'abord deux problèmes d'évaluation et de projection budgétaires.

Le premier concerne l'action 01 « *Urbanisme, aménagement et sites-planification* », et plus particulièrement les crédits de fonctionnement courant demandés au titre du contentieux. Le bleu budgétaire précise que « *les contentieux européens ne sont pas budgétisés en raison de leur caractère interministériel et de leur montant disproportionné au regard de la taille du programme* ». Compte tenu de la lourdeur des condamnations potentielles et de leur implication budgétaire, pouvez-vous nous donner la liste des contentieux européens pendants, et donc provisionnés pour 2012, pour lesquels la probabilité de condamnation de l'État est supérieure à 50 % ? Ne serait-il pas pertinent d'essayer de mettre en place, avec la Chancellerie, une prévision triennale de ce type de contentieux, compte tenu, par exemple, de l'échéance prévue par la directive-cadre sur l'eau pour 2015, concernant le bon état des différents milieux, dont il n'est pas certain que nous serons en mesure de l'atteindre ?

Le second problème concerne un opérateur, l'Agence des aires marines protégées : cet établissement public va devoir faire face, en 2012, à une véritable multiplication de ses missions, puisqu'il va devoir gérer simultanément la création de cinq parcs naturels marins – Mayotte, Trois estuaires, Pertuis Charentais, Golfe du Lion, Glorieuses –, la désignation et la préparation de la gestion des sites Natura 2000 en mer, ainsi que la mise en œuvre de la directive « *Stratégie pour le milieu marin* ». Le rapport de notre collègue Geneviève Gaillard sur la biodiversité a montré le caractère stratégique d'une action vigoureuse en matière de reconquête de la biodiversité marine. Dans ces conditions, les moyens supplémentaires octroyés à l'Agence – treize créations d'ETP, augmentation du budget de 11,53 % en autorisations de programme et en crédits de paiement – seront-ils suffisants ? Là encore, ne serait-il pas judicieux d'établir une programmation budgétaire triennale des moyens accordés

à l'Agence des aires marines protégées, en phase avec l'objectif de création de dix parcs naturels marins et de protection forte de 10 % des eaux territoriales ?

Enfin, ne pensez-vous pas qu'il serait judicieux de mobiliser au moins une partie des crédits de l'action 07 « *Gestion des milieux et biodiversité* » sur la lutte contre l'orpillage en Guyane ? J'ai été alerté, au cours des auditions que j'ai conduites, sur une réelle aggravation du problème, qui porte atteinte à des milieux essentiels pour la protection de la biodiversité et des populations locales. Une réflexion interministérielle étant en cours sur ce sujet, quelles sont les mesures envisagées et quelle serait leur traduction budgétaire en 2012 ?

S'agissant des personnels de la mission n° 113, la suppression désormais définitive de l'ingénierie publique concurrentielle a conduit à la suppression de 3 300 ETP au total, dont 150 inscrits au titre du projet de loi de finances pour 2012. Pourriez-vous détailler les mesures prises pour la reconversion des personnels concernés, dont les compétences peuvent sans nul doute être mises à profit pour remplir les objectifs du Grenelle, puisqu'elles concernent notamment les domaines de l'assainissement et de l'aménagement des espaces publics ? Quelles actions spécifiques comptez-vous prendre dans cette optique pour les dessinateurs ?

En ce qui concerne la formation initiale, le « verdissement » des formations dispensées par certains établissements d'enseignement dont le ministère a la tutelle, comme l'École nationale des ponts et chaussées et l'École nationale des travaux publics de l'État, est en cours, même si les changements restent, pour l'instant, limités dans ce domaine.

Il semble que la réflexion autour des métiers « verts » doive passer par une réflexion globale sur l'ensemble des établissements d'enseignement publics entrant dans le champ du développement durable, dont certains sont sous tutelle d'autres ministères comme l'École nationale du génie de l'eau et de l'environnement de Strasbourg. Pouvez-vous m'indiquer à quel stade en sont vos réflexions ?

J'en viens à l'examen du programme 217, dont l'importance pour la mise en œuvre des politiques publiques en matière de développement durable est centrale, car il concentre quasiment toute la masse salariale du ministère et les effectifs afférents. Force est de constater qu'il paie un lourd tribut à la contraction des finances publiques : moins 6,08 % pour les AE, moins 0,41 % pour les CP, et surtout 1 580 ETPT supprimés par rapport à 2011.

Je souhaite vous interroger sur l'action 06 « *Action européenne et internationale* » du programme 217. Pouvez-vous me confirmer que les budgets relatifs à l'ambassadeur chargé de la préparation du sommet « Rio + 20 » y figurent bien ? Votre prédécesseur, Mme Chantal Jouanno, m'avait assuré à ce sujet que « *le budget correspondant à son action est inscrit au titre du programme 217* ». Qu'en est-il, de plus, des crédits relatifs au nouvel ambassadeur chargé des négociations sur le climat ?

Pouvez-vous, par ailleurs, me confirmer que la France est bien candidate pour accueillir le siège de la plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES) et, dans l'affirmative, quel serait le coût prévisionnel de cette installation et ses conséquences budgétaires ?

En ce qui concerne les personnels du ministère, les schémas d'emploi du ministère font apparaître une baisse régulière des effectifs, exprimés en équivalents temps plein. On relève une chute continue, de 1 400 ETP en 2009, de 1 294 en 2010, de 1 287 en 2011, et de 1 580 en 2012. Certaines organisations syndicales, que j'ai également pu auditionner,

craignent du reste que le dernier chiffre soit, une fois encore, sous-évalué. Cette baisse, due notamment aux mesures de la nouvelle phase dans laquelle est entrée la RGPP, a lieu dans un contexte de fortes restructurations administratives, notamment au plan départemental, et contribue à désorienter et à démotiver les fonctionnaires concernés. Quelles sont les mesures prévues pour accompagner les personnels dans la conduite du changement tant en administration centrale qu'au niveau des services déconcentrés ? Quel bilan dressez-vous des cellules dites GUEPARH et des Centres de valorisation des ressources humaines (CEVRH) ?

Votre prédécesseur, que j'avais interrogé lors de l'examen du précédent projet de loi de finances, avait confirmé que « *s'agissant du ministère, il y a eu en effet quatorze cas de suicide, sur un effectif total d'environ 70 000 agents* ». Pouvez-vous nous indiquer l'évolution de la situation en 2011, ainsi que les moyens budgétaires consacrés en 2012 au plan de prévention du risque suicidaire, moyens qui ne figurent pas dans le « bleu » budgétaire ?

Mme la ministre. Monsieur Paternotte, les financements pour traiter des points noirs sur le bruit autoroutier sont précisément dans les PDMI – programmes de développement et de modernisation d'itinéraires (PDMI), et 30 millions d'euros sont inscrits à cet effet dans le budget de l'ADEME.

S'agissant de la RSE, monsieur Chanteguet, je précise que l'amendement adopté ne correspondait pas à la position du Gouvernement, et cela a été dit clairement. La commission avait émis un avis défavorable et le Gouvernement s'en était remis à la sagesse de l'Assemblée. Une telle disposition témoigne du combat d'arrière-garde que mènent certaines entreprises, mais pas toutes, puisque certaines ont, au contraire, utilisé la RSE pour faire du *reingeneering*. J'essaie de convaincre les derniers récalcitrants.

Des discussions sont en cours sur la mise en œuvre du dispositif concernant les quarante-quatre tonnes et le nombre d'essieux. L'amendement en question a été adopté malgré l'opposition du Gouvernement et il vient interférer avec des discussions rendues complexes par le croisement d'enjeux environnementaux et économiques.

Sur la fiscalité du patrimoine naturel, une mission de l'Inspection générale des finances (IGF) est en cours, et je souhaite intégrer les décisions qui seront prises à la suite de cette mission dans le prochain projet de loi de finances rectificative. Je dispose déjà de travaux sur les mesures fiscales défavorables à l'environnement et certaines des propositions figurant dans le paquet de décisions annoncées par le Premier ministre cet été, lorsqu'il a fallu trouver 10 milliards d'euros, sont directement issues de ces travaux. J'ai ainsi proposé que le barème de la taxe sur les véhicules de société soit aligné sur le barème bonus-malus pour inciter à l'utilisation de petites voitures. C'est un moyen intelligent d'aller chercher de l'argent sur des subventions nuisibles à l'environnement, et j'ai d'autres idées en la matière...

Pour la réserve « nouveaux entrants », nous avons besoin de 223 millions d'euros. La quantité de nouveaux entrants avait été sous-évaluée, mais c'est plutôt une bonne nouvelle car cela signifie que des entreprises investissent et installent des capacités de production chez nous. La commission des finances a pointé les effets trop importants, pour certains industriels, de la solution qui a été proposée par la partie finances-industrie – le sujet est financier : il ne s'agit pas d'une taxe carbone, car l'objet est de trouver 223 millions d'euros, pas de faire évoluer les comportements. Nous travaillons avec la commission des finances pour améliorer le dispositif, par exemple en instaurant un plafond.

Oui, monsieur Demilly, l'assainissement non collectif est un investissement considérable pour les particuliers. En 2012, 2 milliards d'euros provenant des agences de l'eau seront consacrés à l'assainissement et une proportion plus importante que par le passé de cette somme sera investie dans l'assainissement non collectif puisque les investissements sont déjà largement engagés en matière d'assainissement collectif. Dans le cadre du dixième programme des agences de l'eau, sur 2,5 milliards d'euros de travaux, 800 millions sur six ans devraient être réservés à l'assainissement non collectif. Le taux d'accompagnement augmentera donc fortement, ce qui est une bonne nouvelle.

S'agissant de la performance énergétique, j'attends le résultat de la concertation menée par Philippe Pelletier, dans le cadre du Plan Bâtiment Grenelle, sur les bâtiments de type tertiaire. À ce stade, il n'est pas prévu d'aides particulières pour les communes. Des réflexions sont en cours et j'attends les propositions du rapport Pelletier, mais c'est une question difficile à résoudre, sauf à développer l'outil du tiers investisseur que je trouve extrêmement intéressant et qui permettrait un taux de retour sur le long terme. En revanche, un gros effort sera fait du côté de l'ingénierie, des directions départementales des territoires, à travers l'assistance technique de solidarité et d'aménagement du territoire (ATESAT) pour conduire ces chantiers. Des instructions sont en effet données pour que les services de l'État puissent accompagner les projets des communes, des petites notamment.

Concernant la mobilité durable et le canal Seine-Nord Europe, la remise des offres doit intervenir le 24 octobre. Les investissements représentent 4,3 milliards, dont 2,2 milliards d'euros sont répartis entre l'État, l'Union européenne, les collectivités territoriales et les ports maritimes. Thierry Mariani vous en dira plus sur le canal Seine-Nord Europe, mais sachez qu'ils sont accompagnés d'autres investissements sur le réseau secondaire. VNF va se transformer en une nouvelle agence et est porteur de nouveaux crédits d'investissement. Il y a donc bien un réinvestissement à la fois sur du nouveau – le canal Seine-Nord Europe – et sur l'ancien, avec des mises au gabarit et des investissements dont certains sont issus du plan de relance – 20 millions d'euros ont déjà été débloqués pour anticiper les articulations entre le canal Seine-Nord Europe et les territoires qui le bordent.

Monsieur Besselat, la façon dont les choses se passent pour le pavillon français n'est pas vraiment enthousiasmante. J'attends le rapport du président du Conseil supérieur de la marine marchande pour prendre des décisions, mais Thierry Mariani pourra certainement, là aussi, vous en dire plus.

Sur la sécurité maritime en Manche, vous avez proposé de réunir un conseil des ministres des transports *ad hoc* pour le secteur Manche-mer du Nord. Je trouve l'idée intéressante. Vous avez évoqué le désengagement de nos amis Anglais qui n'ont en effet pas été très *fair play* dans la mesure où ils appliquent leur plan de restrictions à une politique commune de sécurité maritime. Les mauvaises langues disent même que c'est parce que les courants porteraient plutôt les marées noires vers nos côtes... Cela n'est pas agréable à entendre et je ne veux pas croire que cela soit vrai. Nous avons réorganisé le dispositif pour pallier au plus pressé, mais le problème demeure. Quoi qu'il en soit, je retiens l'idée d'un conseil des ministres *ad hoc* !

En ce qui concerne la formation des marins, le plan de financement est en cours de finalisation. L'État a déjà prévu 7 millions d'euros à cet effet et 3 millions d'euros ont été demandés sur le compte d'affectation spéciale du fait de la vente de terrains, ce qui fait 10 millions d'euros au total. Et en 2012, on attend au moins 500 000 euros de participation

des autres financeurs. L'État concède un effort financier considérable et tout le monde doit y mettre du sien.

Je reconnais, monsieur Plisson, que la version papier des documents budgétaires est arrivée tard. Je transmettrai votre protestation à mon collègue du budget, puisque c'est de lui que dépend l'impression.

Nous avons en effet de nombreux contentieux européens mais, contrairement aux contentieux nationaux, les procédures nous permettent d'agir très tard pour éviter les condamnations. Voyez ce que nous avons réussi à faire sur les grandes stations d'épuration pour lesquelles nous avons dix ans de retard ! Tout est suspendu et je pense que nous ne serons pas condamnés, alors que nous étions sûrs de l'être, parce que nous avons démontré que nous pouvions mener une action massive de rattrapage. Je me bats pour éviter que les contentieux n'aboutissent. Cela dit, un travail d'évaluation permanent est réalisé avec les services du Premier ministre, avec le secrétariat général des affaires européennes (SGAE), notamment pour évaluer les risques financiers liés aux contentieux européens.

S'agissant des aires marines protégées, je vous remercie de souligner l'effort financier important qui accompagne l'effort réalisé sur le plan de l'efficacité. Nous essayons en effet d'avoir le moins possible d'équivalents temps plein en administration centrale et le plus possible sur le terrain. Auparavant, nous avions trois équivalents temps plein en phase d'étude pour chaque parc ; puis nous sommes passés à huit au moment de la création du parc pour un objectif de vingt ETP. Nous essayons de réduire tout ce qui ressemble à une fonction support afin d'assumer les vingt équivalents temps plein en période de fonctionnement complet du parc et, pour le moment, cela fonctionne. Nous montons très fort en puissance sur les aires marines protégées et nous n'avons pas de déficit de personnels par rapport aux objectifs assignés. Toutefois, nous restons vigilants et je retiens l'idée d'une programmation triennale, car tout ce qui relève de la prévisibilité me semble utile.

La lutte contre l'orpaillage est essentiellement menée par des militaires, car elle peut être violente. Plus de 1 000 militaires et gendarmes y participent, mais cela ne veut pas dire qu'il n'y ait pas de synergie avec le parc amazonien de Guyane, donc avec des politiques menées à partir du ministère : six équivalents temps plein viennent en soutien des militaires et le parc lui-même consacre une partie de son budget à la lutte contre l'orpaillage.

Une offre de formation en six thèmes, suivant un calendrier, est faite pour accompagner tous ceux qui travaillaient sur l'ingénierie publique concurrentielle et qui ont perdu cette activité du fait du recentrage des missions sur le Grenelle. Je ne reviendrai pas sur les raisons de cette renonciation, mais je crois qu'elles sont bonnes et justes.

J'en arrive au « verdissement » du cursus des écoles. Alors que les écoles étaient plus ou moins mobilisées sur les enjeux de développement durable, le processus est maintenant bien avancé : il ne se discute plus un contrat d'objectifs sans qu'on évalue et approfondisse le processus de verdissement.

Les budgets relatifs à l'ambassadeur chargé de la préparation du sommet « Rio + 20 » figurent bien au programme 217, mais sur l'action 1 – administration centrale – et non sur l'action 6 – action européenne et internationale –, ce qui explique que vous ne les ayez pas trouvés.

Oui, la France est candidate pour accueillir le secrétariat de la plateforme « biodiversité » (IPBES). Si nous gagnons, celle-ci sera financée sur le budget du ministère de la recherche.

S'agissant des cellules GUEPARH, je vous précise que les conseillers sont au nombre de 30 sur l'ensemble du territoire national. Il s'agit de développer une gestion prévisionnelle des emplois, avec un outil territorialisé, de valoriser les ressources humaines et de faire en sorte que le Grenelle soit une opportunité pour tous, y compris pour les personnels. Il semble que cela fonctionne de mieux en mieux.

Le ministère a recensé 16 suicides dans ses services en 2009, autant en 2010 et 12 depuis le début de l'année. Un plan de prévention des gestes suicidaires a été mis en œuvre en 2009. Le ministère communique largement en interne sur les dispositifs sur lesquels il est possible de s'appuyer. Enfin, un pôle médico-social a été installé. Mais il s'agit d'une politique qui se mène au quotidien.

M. le président Serge Grouard. Je vais maintenant donner la parole à M. Thierry Mariani, puis à nos collègues qui n'ont pu encore s'exprimer. Et je propose au Gouvernement de compléter son propos ou d'apporter certaines réponses par écrit, en cas de besoin.

Mme la ministre. Je suis à votre disposition pour vous répondre par écrit. Mes conseillers resteront présents après mon départ.

Mme la ministre est remplacée par M. le ministre chargé des transports.

M. Thierry Mariani, ministre chargé des transports. Le budget des transports pour 2012 dépasse les 7,8 milliards d'euros, soit une augmentation de 1,5 % en crédits de paiement par rapport à 2011. Il comprend les deux programmes « *Transport* » du budget général – infrastructures et services de transport, et « *Sécurité et affaires maritimes* » – ainsi que le budget de l'aviation civile, le budget prévisionnel de l'AFITF, et la contribution de l'État aux trains d'équilibre du territoire.

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

Premier outil pour développer le report modal, l'AFITF est dotée de 2,1 milliards grâce à un effort exceptionnel de l'État. Sa subvention est en effet abondée de 149 millions supplémentaires afin de lui permettre de faire face à ses engagements et d'initier de nouvelles opérations. Son budget sera ainsi quasi identique à celui de 2011.

Les deux tiers de ce budget seront consacrés au développement des infrastructures de demain, et d'abord à l'exceptionnel programme de développement des trains à grande vitesse en cours. Après la mise en service d'un premier tronçon de la LGV Rhin-Rhône, inauguré début septembre à Belfort par le Président de la République, trois LGV seront en travaux en 2012 : la fin de la LGV Est européenne engagée en 2010, dont la mise en service est prévue pour 2016, et les lignes Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes, dont les financements ont été réunis et les contrats signés en 2011 et qui seront mises en service à l'horizon 2016-2017. Sera également engagé en 2012 le contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier.

Nous continuerons également de financer, grâce aux moyens de l'AFITF, plus de 120 projets de transport collectif en site propre, auxquels l'État apportera son concours dans

près de 80 agglomérations. Ces projets vont transformer la vie quotidienne de nos concitoyens et le fonctionnement de nos villes.

Nous avons tenu les engagements pris à la suite de l'appel à projets de 2009. Nous allons maintenant financer les opérations consécutives au deuxième appel à projets, lancé en 2010. Au total, plus de 130 projets représentant plus de 1 000 kilomètres de lignes sont ou seront engagés par les collectivités d'ici à la fin 2013, grâce à une contribution de l'État de 1,3 milliard d'euros. Nous sommes ainsi largement en avance sur les objectifs du Grenelle – 1 500 kilomètres de lignes supplémentaires en quinze ans.

Afin de favoriser le report modal, nous prévoyons d'affecter de nouveaux moyens aux voies d'eau. Un plan de rénovation du réseau des voies navigables de plus de 800 millions d'euros a été défini, et Voies navigables de France sera accompagné dans sa réalisation par des financements de l'AFITF.

Le budget de l'AFITF sera également consacré à la poursuite du financement des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer, dont la fréquentation se révèle déjà très satisfaisante. Enfin, plus de 700 millions d'euros seront consacrés – toujours *via* l'AFITF – à la modernisation des itinéraires routiers et des voies ferrées dans le cadre de contractualisations avec les collectivités.

L'entretien des réseaux actuels constitue un autre engagement fort de l'État. Le bon fonctionnement de ces réseaux est en effet indispensable à la vitalité économique et sociale du pays comme à la sécurité des transports. Il importe aussi de préserver notre patrimoine d'infrastructures, dont la dégradation entraînerait une coûteuse remise en état. Enfin, la priorité doit être donnée à l'optimisation des réseaux existants, avant l'engagement de nouvelles opérations. Les deux programmes du budget général y consacrent donc une part importante de leurs crédits. Les crédits consacrés à l'entretien routier augmentent de près de 50 millions d'euros par rapport au budget de 2011. Ce rattrapage était nécessaire pour remettre en état les chaussées dégradées, dont le linéaire a augmenté de manière significative lors des deux derniers hivers. Depuis deux ans, des moyens ont dû être redéployés vers des réparations d'urgence. La priorité sera donc redonnée à l'entretien préventif et aux réparations importantes des chaussées.

Nous poursuivrons par ailleurs le grand programme de sécurisation des tunnels, consacrant au total près de 680 millions d'euros à l'entretien, la rénovation et la sécurisation de nos routes en ce sens.

Ce budget contribuera aussi de manière importante à la rénovation du réseau ferroviaire. Dans le cadre du contrat de performance 2008-2012 entre l'État et Réseau ferré de France (RFF), 2,5 milliards d'euros seront apportés pour financer l'utilisation du réseau ferré national par les trains de fret, les trains régionaux de voyageurs et les trains nationaux classiques de voyageurs, dont l'État est devenu autorité organisatrice en 2011. Cette dotation contribuera à l'équilibre du gestionnaire d'infrastructure et lui permettra de tenir l'objectif fixé par le contrat de performance – renouveler environ 4 000 kilomètres de voies sur la période. Celui-ci devrait être largement atteint, voire dépassé grâce au plan de relance 2009-2010 : alors que moins de 450 kilomètres de voies avaient été renouvelés en 2005, plus de 1 000 l'ont été en 2010. Cet objectif est maintenu pour 2011 et 2012.

Je ne reviendrai pas sur l'impact que ces travaux de rénovation peuvent avoir sur le fonctionnement des lignes : nous l'avons évoqué lors d'une précédente réunion.

Je n'oublie pas le secteur portuaire, pour lequel nous maintenons les crédits de 2011, avec près de 57 millions d'euros destinés à l'entretien des infrastructures et à l'exploitation des ouvrages des grands ports maritimes. L'État accompagne de la sorte la mise en œuvre de la réforme portuaire conduite depuis 2008, afin de réunir toutes les conditions pour rendre nos grands ports attractifs dans un contexte de forte concurrence internationale. Ce budget permettra également de préparer la transition entre l'actuel et le futur statut des ports d'outre-mer relevant de l'État, afin d'accroître leur compétitivité et de renforcer leur contribution au développement des territoires concernés.

Dans l'esprit du Grenelle de la mer, notre politique privilégiera également la prévention des risques littoraux et maritimes, par le maintien des moyens dédiés aux CROSS et à la mise en œuvre des mesures « *Erika III* » en matière de contrôle de la sécurité des navires. L'emploi maritime demeure aussi, comme je l'ai rappelé la semaine dernière au Sénat lors du débat sur la réforme portuaire, l'une de nos priorités. La mise en place de bacs professionnels dans nos lycées et la consolidation de la nouvelle École nationale supérieure maritime (ENSM) devraient conforter cet enjeu de premier plan. Dans le cadre de la sauvegarde de notre patrimoine, nous transférerons enfin la gestion d'un certain nombre de phares au Conservatoire du littoral.

Dans le secteur aérien, le budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* » vise à faciliter la reprise du trafic dans un espace aérien plus sûr et accessible, avec des routes plus directes et des niveaux de vols et des trajectoires optimisés. Il s'agit de permettre aux compagnies aériennes d'assurer des vols plus économiques et moins polluants. Il faut pour cela poursuivre la construction du Ciel unique européen, avec comme priorité la sécurité et la sûreté aériennes, mais aussi le respect de l'environnement et l'efficacité économique. Pour atteindre ces objectifs, le budget annexe sera doté de plus de 2 milliards d'euros, soit une augmentation de 2 % par rapport à 2011.

Les crédits consacrés au développement, à la modernisation et à la pérennisation de notre politique des transports confirment notre volonté de soutenir ce secteur vital pour l'économie de notre pays et la vie quotidienne de nos concitoyens. Soyez assurés de notre détermination à poursuivre notre action en ce sens.

M. Maxime Bono. Ma première question concerne l'AFITF, dont le besoin de financement devrait atteindre 13,4 milliards d'euros d'ici à 2014, pour des moyens estimés au plus à 11,8 milliards. Si l'on en croit la presse, elle serait pourtant ponctionnée de 53 millions d'euros au titre de la contribution des opérateurs à l'effort de réduction des déficits. Qu'en est-il exactement ?

Par ailleurs, je ne retrouve pas trace dans les documents budgétaires du plan fret annoncé pour la fin 2009. Avec quels moyens est-il donc mis en œuvre ?

Ma troisième question s'adresse à Mme Kosciusko-Morizet et concerne les plans de prévention des risques technologiques (PPRT). Alors que le crédit d'impôt est déjà passé de 40 % à 30 %, on entend dire que les « niches » seraient à nouveau réduites pour 2012. On ne peut cependant parler de niches fiscales au profit de populations qui vivent – le plus souvent dans l'angoisse – aux abords de sites industriels. Au lieu de raboter l'effort de la solidarité nationale, il y aurait plutôt lieu de le renforcer.

Je terminerai sur la sécurité maritime. Il n'y a pas que la Manche et le Finistère, monsieur Besselat. *L'Abeille Languedoc* ayant quitté La Rochelle, le golfe de Gascogne se

retrouve particulièrement démunie. Certes, il y a des priorités et le Gouvernement a été mis devant le fait accompli par son homologue britannique. Il reste qu'entre Brest et La Corogne, il n'y a plus de moyens de secours dans le golfe de Gascogne. En 2009, *l'Abeille Languedoc* était allée secourir un méthancier, le *Provalys*, alors que *l'Abeille Flandre* était mobilisée dans la région de Brest et que les Espagnols n'étaient pas en mesure d'intervenir. La solution actuelle ne peut donc pas perdurer. Il se dit qu'il en existerait une qui permettrait de mutualiser les moyens entre le centre d'essais des Landes de la DGA, qui affrète un JIF Xplorer que l'on pourrait remplacer par un Argonaute afin d'assurer la sécurité dans le golfe de Gascogne. Qu'en est-il ?

M. Jacques Le Nay. Le programme des interventions territoriales de l'État (PITE) relève du ministère de l'intérieur mais il concerne un programme d'action hautement environnemental, portant aussi bien sur la filière bois dans le Morvan que sur le Marais poitevin, le plan chlordécone ou l'amélioration de la qualité de l'eau en Bretagne, lequel prend désormais en compte le problème des algues vertes. Le PITE a de vraies vertus, notamment la fongibilité des crédits. Je souhaite donc m'assurer qu'il sera maintenu.

D'autre part, les maires se voient de plus en plus imposer des règles strictes en matière de développement et d'urbanisme. Il semble que les antennes de téléphonie mobile échappent à leur compétence en matière d'autorisations. Le confirmez-vous ?

M. Bertrand Pancher. Travailler sur ce projet de budget a été quasiment une mission impossible. Je forme donc le vœu que nous soyons avertis dès à présent des chausse-trapes que nous ne manquerons pas d'y découvrir, comme ce fut le cas l'an dernier. Car, si nous, les députés de la commission, nous nous étions mobilisés il y a quelques jours sur la responsabilité sociale et environnementale (RSE), nous n'aurions pas abouti à ce psychodrame...

Ma première question concerne les investissements d'avenir. Un milliard d'euros sont consacrés à la ville durable ; des projets d'écoquartiers ont été lancés. Un second appel d'offres est en cours. Ces crédits seront-ils suffisants ? Puis-je suggérer de les augmenter de quelques dizaines de milliers d'euros afin de financer des campagnes de publicité dans les villes qui oublient de mentionner que leurs travaux sont réalisés grâce au Grenelle de l'environnement ?

En ce qui concerne la prévention des risques, nous n'accepterons plus aucune remise en cause des crédits d'impôt. Nous ne pouvons prendre le risque d'un nouvel AZF ; or les particuliers n'ont pas les moyens de s'engager dans des opérations de rénovation. Nous avons du mal à oublier les amendements déposés en séance de nuit l'an dernier...

Nous nous félicitons des initiatives prises avec le crédit d'impôt développement durable et l'éco-PTZ. Il y a un vrai rattrapage en matière de rénovation des bâtiments anciens, mais celui-ci reste en deçà des objectifs. Aussi aimerais-je connaître vos objectifs annuels de rénovation des bâtiments anciens pour 2012 et les années suivantes.

Enfin, monsieur le ministre, quand la taxe poids lourds sera-t-elle mise en œuvre ? Nous l'attendons avec impatience !

Deux sujets n'ont pas encore été évoqués : la formation continue, sachant que les tables rondes sont maintenant achevées, et la mobilisation de la biomasse, qui représente la moitié des objectifs du Grenelle en matière d'énergies renouvelables. La première

expérimentation – conduite dans le Massif central – ne s'étant pas révélée concluante, est-il envisageable d'en soutenir de nouvelles ?

Mme Geneviève Gaillard. Je ne suis pas convaincue que la biodiversité soit une priorité du Gouvernement. Quels sont le rôle et les moyens de la *task force* annoncée par Mme la ministre le 19 mai ?

Quels moyens d'accompagnement seront mis en place pour les trames verte et bleue au niveau territorial ? Le Comité national des trames verte et bleue est maintenant installé. De quels moyens disposeront les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) pour assurer leur mission d'animation ? Le ministère de l'agriculture s'investit-il dans cette démarche ? C'est important, car l'agriculture a un rôle à jouer dans la reconquête de la biodiversité.

Le Conseil économique, social et environnemental a rendu dernièrement un avis sur la biodiversité. Lesquelles des mesures évoquées vous paraissent-elles les plus urgentes, et allez-vous les mettre en œuvre ?

S'agissant de la recherche, faites-vous en sorte que la biologie moléculaire, qui a son importance mais qui ne permet pas de former des naturalistes et de progresser dans les inventaires, ne soit pas systématiquement privilégiée ?

Quand disposerons-nous du rapport Sainteny ? J'ai entendu dire que Mme la ministre avait quelque idée des mesures fiscales à bannir pour leur caractère défavorable à l'environnement et à la biodiversité. Pourrait-elle nous indiquer lesquelles ?

Enfin, le ministère s'intéresse-t-il à un moyen de transport d'avenir : le dirigeable ?

Mme Catherine Quéré. Je regrette que Mme la ministre soit passée si vite sur les agences de l'eau. Les problèmes relatifs à l'eau – irrigation, retenues de substitution, pollution des rivières, zones de captage – sont en effet immenses dans un certain nombre de nos territoires – dont le mien. Malgré cela, la trésorerie des agences de l'eau sera ponctionnée de 55 millions d'euros, alors même que les défis pour une gestion démocratique et durable de l'eau se multiplient. La France parviendra-t-elle dans ces conditions à respecter l'objectif de bon état des eaux d'ici à 2012 ?

M. Olivier Dosne. Le budget alloué à la direction des routes d'Île-de-France (DIRIF) a fortement diminué dans le projet de loi de finances pour 2011, conséquence directe de la réduction de 27 % des crédits de l'État affectés à l'action « *Entretien et exploitation du réseau routier national* ». Cette réduction est d'autant plus préoccupante que ces crédits contribuent également à assurer la viabilité hivernale de ce réseau – nous nous souvenons tous de l'hiver 2010. La mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière, dont je suis membre, a beaucoup travaillé sur la qualité des revêtements, indispensable à la sécurité et au bien-être de nos concitoyens.

En tant que maire et professionnel de santé, je suis également très sensible aux problèmes du bruit et du traitement des eaux pluviales. J'ajoute que ma circonscription est le siège du plus grand bouchon autoroutier journalier d'Europe, à la jonction de l'A4 et de l'A86, à Joinville-le-Pont et Nogent-sur-Marne. Je me félicite que le budget des transports soit en augmentation. Mais quelles actions concrètes le Gouvernement envisage-t-il pour entretenir et rénover le réseau routier en Île-de-France, en particulier en ce qui concerne les

murs anti-bruits brisés ou dégradés ? Les crédits prévus suffiront-ils à répondre à la demande de tous les élus ? À l'heure des économies budgétaires, peut-on espérer un transfert de crédits de l'État pour financer les travaux préventifs indispensables au réseau routier d'Île-de-France ?

M. Frédéric Cuvillier. Il est tout aussi difficile d'aborder la discussion en commission que d'avoir accès aux documents nécessaires pour la préparer. Voyez dans quelles conditions nous travaillons, interrogeant un ministre qui n'est plus là, et contraints de faire la synthèse dans des domaines particulièrement vastes !

Mme la ministre s'est réjouie que les objectifs de la RGPP soient atteints dans son ministère. Dans le même temps, elle a insisté sur la nécessité de la recherche. Je me bornerai à constater que les moyens alloués à cette dernière – notamment en matière d'énergies de substitution telles que les énergies marines – font défaut. Alors que les enjeux sont majeurs, que des pôles de compétitivité se sont constitués, nous ne voyons pas la traduction du soutien public de ces politiques, qu'il s'agisse de l'énergie hydrolienne, de l'énergie thermique des mers ou du dessalement de l'eau de mer.

J'espère par ailleurs que ce n'est pas par manque de moyens que l'on s'apprête à retenir un nouveau périmètre de parc naturel marin parmi les plus petits qui soient – je veux parler de la Somme et de la mer d'Opale. Nous verrons si la cohérence environnementale est au rendez-vous.

Monsieur le ministre, votre prédécesseur nous avait annoncé un plan ambitieux pour le ferroviaire, qui portait sur 7 milliards d'euros et incluait un volet ferroviaire portuaire, dont nous n'avons plus trace. Vous avez annoncé une somme de 57 millions d'euros pour les ports, ce qui permet au plus de financer 500 mètres de quais, au moment même où tous nos concurrents internationaux et européens prennent une avance considérable dans le domaine des transports maritimes. La conduite de la réforme portuaire et le désenclavement de l'ensemble de nos ports méritent davantage, surtout lorsqu'on martèle le slogan que la France est la deuxième puissance maritime mondiale !

M. le président Serge Grouard. Votre remarque est un peu injuste : nous auditionnons régulièrement les ministres, qui se prêtent volontiers à nos demandes. Quant à consacrer davantage de temps à nos débats, j'y suis tout à fait favorable, pourvu que chacun s'applique à arriver à l'heure et veuille bien avoir la courtoisie d'écouter la réponse des ministres à ses propres questions.

M. Michel Havard. J'adresserai par écrit à Mme Kosciusko-Morizet les questions que je souhaitais lui poser.

En ce qui concerne les transports, je salue l'effort fait par le Gouvernement pour maintenir le niveau des crédits de l'AFITF, en attendant la taxe poids lourds.

La réforme portuaire a permis de rouvrir un certain nombre de ports au trafic. Vous ne serez pas surpris qu'en tant qu'élus lyonnais je m'intéresse plus particulièrement à celui de Marseille. Pour développer le transport fluvial sur le Rhône, il faut en effet que le verrou de Marseille saute. Pouvez-vous nous dire ce qu'il en est ? Les perspectives d'augmentation du trafic sont-elles de nature à permettre ce développement du transport fluvial ?

Ma deuxième question porte sur les déclassements qui sont en projet pour des autoroutes urbaines – notamment au cœur de Lyon. Ils nécessitent en effet des alternatives et des voies de contournement. Je souhaitais attirer votre attention sur cette problématique, afin que nous puissions travailler à un schéma autoroutier de contournement des grandes agglomérations.

M. Philippe Tourtelier. Je regrette la réfaction des crédits de 600 millions d'euros évoquée par Jean-Paul Chanteguet, qui conduit à opposer à propos de l'amélioration du bâtiment les programmes qui s'échelonnent dans le temps et les rénovations lourdes, alors que les deux sont complémentaires.

Ma deuxième remarque concernera le financement des mesures des PPRT. Vous le savez, le projet de loi de finances ne prévoit pas que la part de l'État revienne à 40 %. Par conséquent, les particuliers auront à leur charge 40 % des travaux. Or c'est impossible. Le préfet leur imposera donc de faire réaliser des travaux, sous peine d'être tenus pour responsables en cas de problème. C'est un scandale ! De nombreux amendements visant à restaurer la part de l'État à 40 % vont être déposés. Le Gouvernement les soutiendra-t-il ?

J'apprécierais une réponse écrite de Mme la ministre sur le point suivant : pour un grand nombre de sites, il peut être plus avantageux de subventionner le changement de *process* que les risques diffus. Je pense par exemple au site de Jarrie, qui produit du chlore à Grenoble : l'État y a subventionné jusqu'à 40 % le changement de *process*, ce qui a permis d'annuler les risques alentour. La loi ne permet certes pas de systématiser le bilan risques-avantages, mais les services de l'État pourraient agir en ce sens dans certains secteurs.

Je suis également preneur d'une réponse écrite à ma dernière question. Une délégation d'entreprises d'énergie solaire bretonnes a été reçue en juillet par le cabinet de la ministre, qui lui a proposé un moratoire fiscal et social. Depuis, nous sommes sans nouvelles. Serait-il possible d'obtenir un calendrier ?

M. Jean-Marie Sermier. Je salue le volontarisme dont ce budget fait preuve en matière de transport ferroviaire. Il permet un rééquilibrage entre les différents modes de transport, grâce à deux leviers : un concours de 2,5 milliards d'euros à RFF destiné à améliorer et à entretenir le réseau existant, et un budget de l'AFITF consacré aux deux tiers aux infrastructures de LGV, ce qui permettra la mise en chantier simultanée de trois lignes nouvelles.

Les études concernant le TGV de la branche sud – Rhin-Rhône – aboutiront-elles au cours de l'année 2012 ?

Ma deuxième question concerne un enjeu moins important en termes de développement économique, mais crucial en termes de sécurité, puisqu'il permettrait de sauver plusieurs vies chaque année : où en est le programme de suppression des passages à niveau ?

M. Christophe Bouillon. J'ai entendu avec intérêt Mme la ministre évoquer l'abondement de la ligne dédiée à la résorption des points noirs bruit. J'ai déposé récemment avec mon collègue Philippe Meunier un rapport d'information sur le bruit, qui préconise notamment un abondement significatif du fonds de résorption des points noirs. Il nous faut être plus dynamiques dans l'abondement de ce fonds : si nous continuons sur la même lancée, nous ne résorberons pas l'ensemble des points noirs avant cinquante ans !

Nous avons évoqué tout à l'heure la question de l'efficacité énergétique. Mme la ministre a salué le travail de Philippe Pelletier pour le plan Bâtiment Grenelle. Je regrette cependant qu'il n'existe pas d'aide pour les bâtiments communaux, qui représentent une surface significative.

Par ailleurs, il existe un nœud de complexité, celui des contrats de performance énergétique. Le rapport Ortega a fait un certain nombre de propositions pour rendre cette démarche plus simple et plus accessible, notamment aux petites collectivités. J'aimerais vous entendre sur ce point.

M. Philippe Boënnec. Permettez-moi d'évoquer à mon tour les énergies marines.

Quid de l'éolien offshore, des éoliennes flottantes, des recherches en cours sur l'énergie de la houle ?

Je pense également à l'énergie osmotique. Même si l'on en parle peu, c'est là que réside l'avenir de l'énergie.

J'aimerais également vous entendre sur les bateaux du futur, car plus ceux-ci seront performants, moins ils consommeront d'énergie.

Est-il prévu d'amplifier la politique des autoroutes de la mer, qui fonctionne plutôt bien ?

Quand le Conseil national de la mer et des littoraux sera-t-il mis en place ?

Élu d'une circonscription proche de l'estuaire de la Loire, j'appellerai enfin de mes vœux un plan d'aménagement de l'ensemble des estuaires, comportant bien sûr un volet développement durable, mais aussi un volet économique et social – je pense en particulier au développement de l'emploi.

M. Philippe Duron. Avec 2,5 milliards d'euros, les crédits de RFF restent stables par rapport à 2010. Or la feuille de route de l'établissement public est ambitieuse : il faut tout à la fois régénérer le réseau, construire des lignes nouvelles et porter une dette de 27 milliards d'euros, qui devrait croître encore avec la mise en chantier des quatre lignes de LGV et que certains experts estiment à environ 60 milliards d'euros à l'horizon 2025. Confirmez-vous ce chiffre ? Une telle dette est-elle supportable ? Alors qu'en Allemagne la dette ferroviaire ne peut excéder 50 % du chiffre d'affaires du système ferroviaire, la nôtre nous coûte près de 20 milliards par an. Au moment où Moody's met la France sous surveillance, ne vaudrait-il pas mieux stabiliser cette dette, voire engager sa réduction ?

M. Daniel Paul. Je partage les propos de M. Tourtelier sur les PPRT.

Un document publié récemment place les ports français dans la mauvaise partie du classement. On peut certes arguer que la réforme portuaire ne porte pas encore ses fruits, mais je crois plutôt qu'on a pris le problème à l'envers. On a oublié qu'un port est d'abord un lieu où l'on passe – ou fait passer de la marchandise – et que, derrière, il y a un *hinterland* qui doit être organisé, avec des infrastructures ferroviaires, fluviales, routières et maritimes. C'est précisément ce dont manquent nos ports. Or leurs concurrents – Anvers, Rotterdam, mais aussi Gênes, Barcelone ou Algésiras – ont trouvé des solutions bien plus rapides, alors qu'ils partaient de plus loin. Bref, nous avons un retard considérable à rattraper. Quelle est votre analyse ?

Quelle est d'autre part la politique du Gouvernement en matière de protection de nos navires qui passent au large de côtes réputées dangereuses, comme celles de la Somalie ? Je reçois des syndicats de marins. Certains d'entre eux souhaiteraient être armés, d'autres être accompagnés de façon permanente. Quelle est votre position ?

J'en viens aux infrastructures de transport. Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) a fait l'objet de débats avant l'été – j'ai moi-même participé à plusieurs travaux de la commission des finances sur le sujet. Les rapporteurs ont mis en évidence une insuffisance des financements. D'autres financements ont-ils été envisagés depuis ? Que pensez-vous du débat qui a eu lieu entre le président de la SNCF et celui de RFF sur l'erreur qu'aurait constituée la séparation en deux entités il y a quelques années ?

Par ailleurs, la dette de RFF et de la SNCF va devenir insoutenable à court terme.

Enfin, les difficultés du fret ferroviaire vont exiger des mesures de sauvegarde. Il s'agit de mettre les voies ferrées sous protection, afin d'éviter les suppressions de voies – autrement dit, le retrait des rails – qu'on a pu observer dans le passé. On sait en effet que, dès lors que les rails ont été retirés, ils ne sont plus remis.

M. le ministre. Je confirme la réduction de 53 millions des crédits de l'AFITF, monsieur Bono. Dans le cadre du milliard d'euros d'économies, nous ramenons en effet le montant de la subvention exceptionnelle qui compense le retard de la redevance éco-taxe poids lourds de 149 à 96 millions d'euros. La hausse des redevances radar constatée à la fin de l'été aurait constitué un effet d'aubaine pour l'Agence, alors que nous avons calculé le montant total de ses dépenses au plus juste, compte tenu des engagements pris sur les grandes infrastructures, mais aussi sur les contrats de plan État-régions (CPER) et les programmes de modernisation des itinéraires routiers (PDMI). Nous neutralisons donc 45 millions de recettes supplémentaires pour contenir la capacité d'engagement de l'AFITF.

S'agissant de la sécurité maritime en Manche, le problème vient des Britanniques. Leur ministre des transports vient de changer. Je vais donc renouveler la démarche, mais je ne suis guère optimiste. Le Gouvernement français a tiré immédiatement les conséquences de la décision des Britanniques en affectant l'*Abeille Languedoc* à la surveillance du détroit de la Manche, mais c'est une solution à court terme. La sécurité maritime est un enjeu européen : aucun État ne devrait pouvoir s'en désintéresser. J'ai saisi la Commission européenne et suis favorable à la tenue d'un Conseil des ministres des transports sur ce sujet début 2012.

Le plan fret est financé à la fois sur les lignes budgétaires « *Autoroutes ferroviaires* » et « *Transports combinés* » et par l'AFITF. Nous venons par exemple d'achever l'enquête sur le contournement nord de Lyon, et nous lancerons celle sur le contournement de Serqueux-Gisors l'an prochain.

Le financement des PPRT pose deux questions. La première est celle du cofinancement par l'État, les industriels et les collectivités locales des mesures foncières, ou des investissements de réduction des risques lorsqu'ils sont moins onéreux. Nathalie Kosciusko-Morizet vous proposera dans les semaines qui viennent un amendement instaurant, après une concertation conduite par le préfet, un financement réparti forfaitairement par tiers entre l'État, les industriels et les collectivités si les acteurs n'ont pas débouché eux-mêmes sur une convention. La seconde question est celle de l'aide au renforcement du bâti imposé aux riverains. À ce jour, la seule intervention encadrée par la loi est celle d'un crédit d'impôt, dont le taux s'élève actuellement à 30 % – avec un plafond sans doute un peu bas dans certains cas.

Il est difficile de relever ce taux, même si je conviens que le crédit d'impôt concerne surtout des ménages peu aisés et que l'impact financier est limité.

Toujours en ce qui concerne les PPRT et le crédit d'impôt pour les riverains, le ministère plaide pour la stabilité de l'aide aux riverains. Des amendements ont été déposés par certains parlementaires. Nous en discuterons, sachant que les collectivités et les industriels classés Seveso doivent aussi participer au débat et au financement.

S'agissant des antennes de téléphonie mobile, le débat est en cours. Le Conseil d'État pourrait en effet juger que seul le ministre de l'industrie a le pouvoir de s'opposer au montage ou au démontage d'une antenne. Le Gouvernement lance par ailleurs des travaux pour améliorer nos connaissances en la matière. Il s'agit notamment de voir s'il est possible de réduire les émissions sans détériorer les communications.

Les crédits des PITE diminuent en effet sur certains des sujets traités, où les besoins sont désormais moindres, mais des investissements importants sont consentis sur d'autres – je pense aux algues vertes, avec un plan de 140 millions d'euros financé à 50 % par l'État et par les collectivités locales.

J'en viens à la « ville durable ». Le programme Écocités est adossé aux crédits du grand emprunt : un milliard d'euros de crédits lui sont réservés, dont 200 millions pour les transports en commun en site propre et 800 millions à répartir entre 13 écocités. Je soutiens votre proposition de mieux identifier les sources de financement : nous montrerons ainsi que le Grenelle avance ! Un deuxième appel d'offres est en cours pour sélectionner de nouvelles écocités. Les clubs d'écoquartiers rassemblent aujourd'hui plus de 400 collectivités.

L'objectif de rénovation des bâtiments anciens est de 400 000 par an pour le logement social, et de 150 000 rénovations lourdes pour le logement privé. Pour les éco-PTZ, nous privilégions l'efficacité de la dépense publique, d'où une réforme du dispositif.

Si le dirigeable est admis dans les procédures de l'aviation civile sans discrimination, madame Gaillard, il se développe seulement sur le transport de niches, en raison de problèmes tenant à la sécurité et à la sensibilité aux conditions météo, mais aussi de son coût. Pour être honnête, je ne pense pas qu'il fasse aujourd'hui l'objet de réflexions dans mon ministère.

Nathalie Kosciusko-Morizet vous répondra en détail sur la biodiversité et les trames verte et bleue. Je note que 15 millions d'euros sont inscrits au programme 113 pour la mise en œuvre de la stratégie nationale sur la biodiversité (SNB). Deux appels à projets feront l'objet d'une décision d'attribution dans les prochaines semaines ; trois sont en cours de lancement. Le ministère de l'agriculture participe activement à la démarche.

J'informe Mme Quéré, qui déplore la diminution des crédits des agences de l'eau, que nous proposons un prélèvement de 55 millions sur le fonds de roulement Écophyto de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques (ONEMA), qui augmente depuis 2009 et dont le montant devrait dépasser les 70 millions d'euros fin 2012. Nous ne cherchons pas à réduire les capacités d'action du programme Écophyto, mais à maîtriser les dépenses des agences. En contrepartie du prélèvement, les agences devront donc contribuer plus que prévu à ce programme sur la période 2013-2018. Cette réduction de leurs dépenses est intégrée au milliard d'économies.

Il est un peu tôt pour tirer un bilan de la réforme portuaire. Non seulement elle ne s'applique que depuis quelques mois, mais nous ne l'avons jamais présentée comme une panacée : c'est un instrument pour le développement des ports. Je rappelle que 150 millions d'euros sont affectés aux ports, auxquels s'ajoute une enveloppe de 174 millions dans le cadre du plan de relance portuaire. J'ai participé la semaine dernière au Sénat au débat sur la réforme portuaire ; je note que le rapport de Charles Revet a été adopté à l'unanimité des groupes. J'ai rencontré hier la Fédération nationale des travailleurs portuaires (FNTP) CGT, dont le discours est loin d'être absurde. Nous avons fait les réformes de structure. Il faut maintenant donner la priorité à l'aménagement de l'*hinterland* et à l'intermodalité.

La desserte ferroviaire du port de Marseille sera ainsi améliorée à partir de 2012, monsieur Havard. Le Serqueux-Gisors sera remis en service au Havre – là aussi, les travaux démarreront en 2012. Je rencontrerai prochainement le préfet des Bouches-du-Rhône pour évoquer le développement territorial du port de Marseille, dont une partie des terres sont protégées. Il s'agit de concilier le développement économique du port et les protections environnementales. Je rappelle enfin que les opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) ont été créés à la Rochelle, au Havre et à Dunkerque, et que les ports ont la propriété de leur réseau ferroviaire – sur lequel ils investissent.

S'agissant de la dette de RFF, je n'ai jamais entendu le chiffre de 60 milliards d'euros, même dans les prévisions les plus pessimistes. Il reste qu'elle dépasse aujourd'hui les 30 milliards et devrait augmenter – légèrement – dans les deux ou trois prochaines années. J'ai ouvert ce matin la deuxième journée des Assises du ferroviaire : nous sommes tous conscients qu'il faut trouver une solution. Le contexte actuel suffit cependant à nous interdire d'envisager un système identique à celui de nos voisins Allemands. En revanche, les crédits sont suffisants pour financer l'effort d'amélioration du réseau ferroviaire, puisque nous passons de 500 kilomètres rénovés par an à plus de 1 000 sur les trois prochaines années.

Jean-Marie Sermier m'a interrogé sur le plan de sécurisation des passages à niveau. Je redis que 95 % des accidents sont dus à l'inattention ou au non-respect de la signalisation. Tout donne d'ailleurs à penser que c'est ce qui s'est produit dans l'accident de Saint-Médard-en-Jalles. Dix-sept des vingt mesures du plan présenté en 2008 à la suite de l'accident d'Allinges sont entièrement mises en œuvre à ce jour. L'État dresse actuellement avec RFF un bilan de ce plan : les crédits de l'État consacrés à ces opérations sont passés de 6,6 à 31 millions d'euros par an en moyenne sur la période 2006-2010 ; 650 passages à niveau ont été supprimés, tous réseaux confondus, et la sécurisation de 120 autres doit être améliorée. Sans vouloir polémiquer, je note que la signalisation à Saint-Médard-en-Jalles avait été refaite, mais je ne suis pas sûr que les travaux prévus par certaines collectivités aient été réalisés.

L'abondement du fonds de résorption des points noirs du bruit, créé par le Grenelle, sera poursuivi sur la même lancée en 2012, et sans doute en 2013. Un effort sera demandé aux autoroutes concédées. L'État prendra sa part sur les routes nationales *via* le budget des transports et celui de l'AFITF. Il est difficile de faire mieux, mais du moins cet effort est-il mené dans la durée.

Le bateau du futur est une priorité du grand emprunt.

Quant aux autoroutes de la mer, leur succès dépasse les prévisions. Après Nantes-Gijón, nous entamons les démarches pour en ouvrir une deuxième sur cette façade maritime.

La taxe poids lourds entrera en application mi-2013.

45 millions d'euros ont été redéployés cette année en faveur de l'entretien routier, et 45 millions seront consolidés en 2012, soit un effort supplémentaire de 90 millions sur deux ans.

M. le président Serge Grouard. Je vous remercie pour la précision de vos réponses.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 18 octobre 2011 à 17 heures

Présents. - M. Yves Albarello, M. Jean-Yves Besselat, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Maxime Bono, M. Joseph Bossé, M. Christophe Bouillon, Mme Françoise Branget, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Frédéric Cuvillier, M. Stéphane Demilly, M. Olivier Dosne, M. Raymond Durand, M. Paul Durieu, M. Philippe Duron, M. Albert Facon, Mme Geneviève Gaillard, M. Serge Grouard, M. Michel Havard, M. Antoine Herth, M. Jean Lassalle, M. Jacques Le Nay, M. Apeleto Albert Likuvalu, Mme Christine Marin, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. Martial Saddier, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier

Excusés. - M. André Flajolet, M. Alain Gest, M. Max Roustan, M. André Vézinhet

Assistaient également à la réunion. - M. François Brottes, M. Daniel Paul