

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

Mercredi
26 octobre 2011
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 6

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

**Présidence de
M. Serge Grouard
Président**

– Nomination de rapporteurs sur :

• la proposition de loi de Mme Odile Saugues et les membres du groupe SRC relative au renforcement de la transparence de l'information en matière de sécurité du transport aérien civil (n° 2673) ;

• le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif au plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) (n° 3854) 2

– Présentation, ouverte à la presse, du rapport d'information sur la gestion durable des matières premières minérales (*MM. Michel Havard et Christophe Bouillon, rapporteurs*)... 2

– Examen pour avis des crédits pour 2012 : 10

• Mission « Ecologie, développement et aménagement durables » :

– Transports terrestres (*M. Martial Saddier, rapporteur pour avis*).....

– Transports aériens (*M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis*)

– Affaires maritimes (*M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis*).....



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a tout d'abord procédé à la désignation de rapporteurs.

Elle a nommé à l'unanimité :

– Mme Odile Saugues, rapporteure sur la proposition de loi qu'elle a présentée avec les membres du groupe SRC et qui est relative au renforcement de la transparence de l'information en matière de sécurité du transport aérien civil (n° 2673) ;

– M. Yanick Paternotte, rapporteur sur le projet de loi, adopté par le Sénat, relatif au plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC) (n° 3854)

M. le président Serge Grouard. Les délais d'examen de ces textes seront courts puisque, d'une part, la proposition de loi n° 2673 est inscrite dans la « niche » réservée en séance publique au groupe SRC le jeudi 17 novembre prochain et qu'elle sera examinée en commission dès le mercredi 9 novembre, d'autre part, le Gouvernement souhaite inscrire rapidement à l'ordre du jour de notre Assemblée, sans doute le mercredi 23 novembre, le projet de loi PADDUC, adopté par le Sénat le 18 octobre dernier, ce qui conduira à un examen en commission le mercredi 16 novembre, avant l'audition du commissaire européen chargé des transports, M. Siim Kallas.



La commission a ensuite examiné le rapport d'information **sur la gestion durable des matières premières minérales (MM. Michel Havard et Christophe Bouillon, rapporteurs)**.

M. le président Serge Grouard. Le bureau de la commission avait décidé la création de cette mission d'information, le 12 janvier dernier, et nous avons nommé Michel Havard et Christophe Bouillon rapporteurs, le 9 février. Je souhaiterais tout d'abord les féliciter pour le travail impressionnant qu'ils ont effectué et qui fait honneur à notre institution : ils ont auditionné près de soixante experts appartenant à une quarantaine d'organismes ou d'institutions et ont effectué plusieurs déplacements, l'un en Suède en juin, un autre en Belgique (à Anvers et à Bruxelles), un troisième au Brésil en août.

Je rappelle que la commission des affaires économiques avait également décidé la création d'une mission d'information sur les marchés des matières premières en y incluant les productions agricoles et énergétiques. Les approches et les thèmes retenus sont plus complémentaires que redondants puisque le rapport remis par Catherine Vautrin et François Loos la semaine dernière est davantage orienté sur les prix des matières premières et la régulation des marchés.

M. Michel Havard, rapporteur. Christophe Bouillon et moi avons été désignés co-rapporteurs de cette mission d'information sur la gestion durable des matières premières le 9 février dernier. Nous avons réalisé une cinquantaine d'auditions auprès des pouvoirs publics et des entreprises privées ; nous avons visité des usines de recyclage dans le Pas-de-Calais, à Anvers et dans le nord de la Suède. En Suède toujours, nous sommes descendus dans une mine de cuivre à 1300 mètres de profondeur ; et au Brésil, nous avons observé la plus grande mine de fer à ciel ouvert au monde.

Nous nous sommes rapidement accordés sur un axe de travail. Comme le Président vient de le rappeler, la commission des affaires économiques a travaillé sur la question des prix : nous avons donc choisi de ne pas la traiter. Nous avons jugé que le thème de l'énergie était un débat spécifique, ce qui nous a conduit à écarter les hydrocarbures et l'uranium. Enfin, nous avons considéré que les ressources renouvelables, agricoles et halieutiques, induisaient des problématiques très différentes. De plus, notre commission du développement durable n'a pas de compétence sur le secteur agricole.

Nous avons donc retenu le thème des métaux, donc les matières premières minérales. Le sujet est d'actualité. Je suis certain que chacun ici a entendu parler des terres rares, qui d'ailleurs ne sont pas de la terre et ne sont pas rares. (*Sourires.*)

Les métaux forment un univers complexe. Nous ne nous attendions pas, en tant que parlementaires, à devoir manier la classification périodique des éléments. Nos ancêtres ont connu sept métaux jusqu'à la Renaissance : l'or, l'argent, le cuivre, le fer, le plomb, l'étain et le mercure. Deux servaient à faire de la monnaie, trois des objets, un des canalisations et le dernier à pas grand-chose.

Ensuite, la connaissance a progressé. Les métallurgistes des années 1980 employaient une vingtaine de métaux. Aujourd'hui, nous en sommes à une soixantaine. Demain, qui peut le dire ? Ces nouveaux métaux sont indispensables au fonctionnement des nouvelles technologies : ils s'appellent l'indium pour les écrans plats, le thulium pour les fours micro-ondes, le néodyme pour les aimants des éoliennes, etc. Vous trouverez toute une liste dans notre rapport.

Les terres rares constituent une famille de 17 éléments présents sur toute la planète. Mais comme leur extraction est très polluante, l'Occident a abandonné leur production qui dépend dorénavant entièrement de la Chine. C'est aussi le cas pour l'antimoine et le tungstène. Cette situation n'est pas idéale. Alors que la demande de métal augmente, nous sommes tributaires de l'étranger pour nous approvisionner.

Lorsqu'il s'agit d'un partenaire ouvert et respectueux des règles commerciales, c'est une chose. Au Brésil, nous avons rencontré le directeur général de l'entreprise CBMM, qui est en monopole sur la production du niobium utilisé dans les aciers spéciaux de l'aérospatiale et du nucléaire. Nous en sommes sortis plus que rassurés par sa volonté de satisfaire la demande internationale, conformément d'ailleurs à l'histoire de son entreprise.

Lorsqu'il s'agit de pays capables de prononcer un embargo contre quiconque a l'heur de déplaire, c'en est une autre. En novembre 2009, soutenue par le Mexique et par les États-Unis, l'Europe a déposé plainte contre les restrictions à l'exportation décidées par Pékin sur ses matières premières. L'OMC nous a donné raison : c'est une satisfaction, mais c'est aussi la preuve que nous sommes vulnérables. Le Japon, qui a subi pareille mesure sur les terres rares, en sait quelque chose.

Il y a donc une prise de conscience internationale sur la question des métaux. C'est une évidence. Le Président de la République a inscrit le sujet au programme du G20, l'Union européenne s'est emparé du sujet, différents pays occidentaux réfléchissent à des lignes directrices. En France, la réponse apportée passe par le comité de métaux stratégiques, le COMES : en partenariat avec les différents acteurs des filières industrielles, il est en train d'élaborer une stratégie pour limiter notre dépendance. Plusieurs approches sont possibles. Je vais privilégier celles qui consistent à garantir les approvisionnements de la France en

métaux. Christophe Bouillon abordera celles qui tendent à réduire nos besoins pour diminuer notre dépendance. Je précise, c'est important, que toutes nos conclusions sont partagées.

La France n'est pas un grand pays minier. Nous avons eu de superbes mines de charbon, nous avons encore des mines de sel et des carrières de matériaux, nous avons exploité aussi nos ressources en uranium. Mais en termes de métaux classiques, nous n'avons pas ou plus grand-chose, sinon un peu de bauxite.

Pour être clair, je pense que même si nous avons des gisements, ça ne changerait rien à la situation. D'ailleurs, nous avons des filons de tungstène dans le sud et d'or en Bretagne, qui pourraient pratiquement être rentables. Mais dans un pays développé et densément peuplé, c'est l'acceptabilité sociale qui fait défaut. Les gens ne veulent pas de *Germinal* à leur porte, même si les progrès technologiques ont considérablement limité la dureté de la vie des mineurs et les conséquences des extractions sur l'environnement. Un projet minier se heurterait inmanquablement à l'hostilité populaire. Nous avons vu la réaction provoquée dans le sud-est à propos des gaz de schiste. Il y a trente ans, trouver de l'or ou du pétrole dans son jardin était un coup de chance. Aujourd'hui, on dirait que ce serait une malédiction.

Notre cas n'a rien de particulier. Il est identique dans toute l'Europe, à l'exception des zones désertiques du Grand Nord dans lesquelles l'exploitation minière se poursuit. Notre continent produit à peu près 3 % des métaux dans le monde, mais il en consomme 20 %. C'est dire notre vulnérabilité. Elle nous place à la merci de nos fournisseurs, avec d'autant plus de pression que les prix semblent devoir monter très haut.

Pourquoi cette situation ? La réponse est relativement simple : c'est de plus en plus difficile d'extraire des métaux. A mesure que l'humanité avance et que la consommation progresse, nous devons aller chercher de plus en plus loin.

Je vous soumets d'ailleurs ce paradoxe désagréable. Nous sommes tous engagés dans la lutte contre le changement climatique et la limitation des rejets de gaz à effet de serre. Pour cela, nous misons beaucoup sur les énergies renouvelables. Mais celles-ci sont très gourmandes en métaux : néodyme et dysprosium pour les éoliennes, indium et gallium pour le photovoltaïque. Et pour aller chercher ces métaux, il faut de l'énergie : 10% de la production annuelle d'énergie primaire, surtout sous forme de pétrole. Bref, nous sommes dans un cercle vicieux.

Je crains également que la relocalisation des activités au plus près de leur zone d'approvisionnement soit porteuse de grandes difficultés pour notre pays et pour notre continent. Nous le constatons déjà. Auparavant, les matières premières extraites étaient directement envoyées en France où elles étaient transformées en produit à haute valeur ajoutée. Aujourd'hui, les pays miniers exigent – à bon droit – une première transformation sur place : nous avons donc perdu une partie de la chaîne de valeur. Les chefs d'administration que nous avons rencontrés au Brésil ont calculé que le minerai de fer brésilien exporté au Japon crée 600 000 emplois dans la sidérurgie japonaise. Si ce calcul est bien compris, je ne donne pas longtemps avant que les Brésiliens essaient de créer de l'emploi chez eux plutôt que chez les autres.

Alors, quelles sont les solutions pour assurer nos approvisionnements ? Je vous rassure, nous ne sommes pas défaitistes. Nous avons de nombreux atouts : tous nécessitent une vision d'ensemble, qui associe les filières privées et les pouvoirs publics.

J'écarte d'emblée celle qui consisterait à attendre de l'État la constitution de stocks supposés répondre à une pénurie : d'abord parce que de répondre à la pénurie, on passerait rapidement à répondre à une hausse des prix ; ensuite parce que nous n'avons aucune idée de la durée de consommation qu'il faudrait assurer. Enfin et surtout, la constitution de stocks pour éviter la défaillance des fournisseurs relève de l'initiative privée ; c'est à chaque filière de s'organiser si elle l'estime nécessaire.

J'ai dit plus haut que nous avons un sol pauvre et densément peuplé. Ce n'est pas tout à fait vrai. Nous détenons aussi, sur tous les océans, la seconde zone économique exclusive du monde. Les fonds marins, très riches, contiennent des nodules polymétalliques, des amas sulfurés et des encroûtements cobaltifères. Ce sont des richesses immenses, auxquelles il faut encore ajouter le nickel de Nouvelle-Calédonie, même si le statut de l'archipel lui confère une large autonomie dans la gestion de ses ressources naturelles. Pour ce qui est de la valorisation des fonds marins, entre les recherches de nos organismes publics (IFREMER, CNRS) et l'engagement de nos entreprises (Areva, Eramet, Tecnip), la France détient une avance technologique certaine.

L'Autorité internationale des fonds marins, qui délivre des permis valables dans les eaux internationales, nous a octroyé une large zone de recherche pour les nodules. Nous venons aussi de déposer, cet été, un dossier pour un permis sur les amas sulfurés qui devrait être accepté. La Chine et la Russie nous avaient précédés de six mois, mais nous sommes là encore dans le peloton de tête. Il faut y rester. Pour cela, un investissement dans la recherche s'avère indispensable. Nous demandons instamment au Gouvernement de sanctuariser les crédits alloués à l'IFREMER. On ne développe pas une technique de pointe pour l'abandonner au premier venu, faute de moyens pour la mettre en œuvre. Et parce que nous sommes la commission du développement durable, nous demandons aussi au Gouvernement de sanctuariser les fractions les plus riches en biodiversité de la zone économique exclusive sous la forme d'aires marines protégées.

Nous croyons beaucoup aux partenariats et aux prises de participation. Vous trouverez dans le rapport une carte assez évocatrice qui montre la progression des prises de participation de la Chine dans les mines de toute la planète. Je parlais tout à l'heure de niobium et du Brésil : le Japon et la Corée du Sud ont conjointement acquis 15 % du capital de la société CBMM au printemps ; la Chine possède également 15 % depuis septembre. Ces pays sécurisent leurs approvisionnements. Nous serions rassurés si nous faisons de même. Il faut travailler avec les opérateurs étrangers et promouvoir le codéveloppement.

L'État a ici un rôle moteur à jouer. C'est pourquoi nous proposons la création d'un fonds stratégique de développement, à l'image de ce qui existe au Japon, pour prendre des participations dans les permis de recherches et faire bénéficier les entreprises françaises de l'exploitation.

Les pouvoirs publics constituent une « tête de pont » pour les industries françaises car la mine est une industrie très politique. Nous l'avons constaté au Brésil comme en Suède : les autorités et les industriels étaient ravis de la venue de parlementaires français, nous avons plusieurs fois entendu s'exprimer un désir de coopération et d'investissement français. Il faut aussi que les entreprises se mobilisent et ne ratent pas les occasions car, quand un ancien directeur du ministère des mines brésilien, devenu chef d'entreprise, nous a recontactés pour présenter des filons de fer et de lithium sur lesquels il détenait des concessions d'exploitation, aucun industriel français n'a jugé bon de se déplacer.

Enfin, la France dispose d'un formidable atout dans la qualité de ses filières de formation. Un des ingénieurs rencontrés au Brésil parlait français car il avait bénéficié de cours de spécialisation en France, payés par son entreprise. Un des dirigeants de l'entreprise nous confiait apprécier la qualité des ingénieurs et des jeunes diplômés français. A défaut d'être très présents dans l'activité minière à travers nos entreprises, nous pouvons au moins faire en sorte que nos étudiants bénéficient des offres d'emploi qu'elle génère. L'enseignement est aussi une façon de conserver le savoir-faire minier que nous perdriions, autrement, de manière irrémédiable.

J'aurai l'occasion de répondre à vos questions et je cède maintenant la parole à Christophe Bouillon pour évoquer l'autre versant de la gestion durable des matières premières, la sobriété métallique qui passe par l'écoconception et le recyclage.

Monsieur Christophe Bouillon, rapporteur. Monsieur le Président, mes chers collègues, comme Michel Havard vient de vous l'exposer, face aux risques qui pèsent sur l'approvisionnement en métaux rares, des solutions existent. Parmi elles, je retiendrai la relance de l'exploration sur le territoire européen, en partenariat avec les autres États membres de l'Union européenne confrontés aux mêmes enjeux, mais également l'accompagnement de nos champions nationaux et l'action pour un meilleur fonctionnement des marchés.

Toutefois, le renouveau de l'extraction traditionnelle ne peut constituer l'unique réponse à une possible pénurie. Il convient de s'affranchir de cette idée afin de miser sur l'avenir. Avec Michel Havard, nous sommes convaincus qu'il faut susciter l'émergence de ce que nous avons appelé « l'écologie du métal », à même d'assurer la gestion durable des matières premières. Celle-ci doit respecter les trois conditions du développement durable.

Premièrement, l'écologie du métal est cohérente avec l'exigence sociale du développement durable. En effet, le recyclage ou la réparabilité des produits représente une source importante d'emploi local car non délocalisable.

Deuxièmement, l'écologie du métal permet de respecter les exigences environnementales du développement durable. Dans un contexte énergétique contraint, l'extraction des matières premières secondaires est fortement moins consommatrice d'énergie que celle des matières premières vierges. À titre d'exemple, pour l'aluminium, la consommation énergétique est réduite de 95 %. Le recyclage peut également représenter un avantage en matière d'émissions de gaz à effet de serre, et ce tout au long de la chaîne d'approvisionnement : on observe ainsi un facteur de 2,5 à 3,5 entre un produit brut et un produit recyclé.

Troisièmement, l'écologie du métal garantit l'aspect économique du développement durable. Au-delà de l'intérêt stratégique que représente l'approvisionnement de certains métaux, d'autres présentent un potentiel économique certain, comme le cuivre ou le molybdène. De plus, de nombreuses parts de marchés restent à conquérir. C'est notamment le cas des terres rares, pour lesquelles Rhodia a développé un programme unique de recyclage.

De manière plus générale, l'écologie du métal que nous appelons de nos vœux comprend deux volets d'action : le recyclage et l'amélioration de nos modes de production et de consommation.

Permettez-moi d'abord d'évoquer le recyclage. L'exploitation de la mine urbaine constitue l'une des solutions. Si l'industrie du recyclage est relativement ancienne – certains diront qu'on recycle le cuivre depuis l'Antiquité – les métaux rares représentent un très fort potentiel de développement. À l'heure actuelle, le Programme des Nations Unies pour l'environnement estime que seulement 1 % des métaux de haute technologie est recyclé, alors que le résidu est abandonné, mis en décharge ou incinéré faute de capacité de traitement ou de système de collecte efficace. De même, le potentiel économique du recyclage des métaux est énorme, il faut le souligner. Ainsi, alors qu'il faut une tonne de minerai pour obtenir cinq grammes d'or, une tonne de téléphones portables en contient 300 à 350 grammes. Dans ce contexte, vous serez comme nous surpris que sur les 20 millions de téléphones recyclables chaque année en France, c'est-à-dire le nombre d'appareils renouvelés, à peine 500 000 le soient effectivement !

Les métaux sont recyclables, presque à l'infini si j'ose dire. Lors de nos déplacements en Suède et en Belgique, nous avons pu visiter des installations de traitement des métaux précieux, issus notamment de la filière des déchets d'équipements électriques et électroniques, qui nous ont fortement impressionnés.

La France jouit d'un certain nombre d'atouts indéniables pour déployer une industrie du recyclage efficace. Notre législation est globalement efficace puisque la responsabilité élargie du producteur permet de structurer de manière plutôt satisfaisante les filières. De plus, nous disposons sur notre territoire d'acteurs parmi les plus compétents du monde à toutes les phases des opérations de traitement. Que l'on pense à Sita, Véolia, Rhodia, Eramet ou Aubert et Duval. Néanmoins, la filière du recyclage souffre d'handicaps auxquels il nous faut remédier afin d'asseoir son plein développement.

Je ne vous exposerai que la plus importante des limites : la fuite des matières premières, qui revêt deux formes, d'une part une perte faute d'une collecte efficace, d'autre part des exportations de gisements pourtant stratégiques.

Concernant le manque d'efficacité de la collecte, nous sommes d'avis qu'il faut améliorer l'information des citoyens sur l'exigence d'opérer un tri efficace, et renforcer la sécurité autour des déchetteries, parfois littéralement attaquées par ceux qui souhaitent récupérer des métaux précieux. Je pense ainsi aux déviateurs des téléviseurs. Il faut également imposer aux organismes publics, trop souvent défaillants en la matière, le recyclage de leurs matériels. Il convient également de drainer les déchets vers les filières officielles et efficaces, et interdire totalement le rachat en espèces des déchets par les récupérateurs de métaux : l'article L 112-6 du code monétaire et financier ne fait que limiter cette pratique.

Concernant la fuite à l'étranger des déchets, je souligne l'inquiétude que nous avons éprouvée lors de nos auditions. En mai dernier, la Commission européenne regrettait ainsi que *« de nombreux produits arrivés en fin de vie n'entrent pas dans les circuits de recyclage réguliers, mais sortent illégalement de l'Union européenne, ce qui se traduit par des pertes de matières premières secondaires de valeur ainsi que par des répercussions sur l'environnement »*. Les véhicules hors d'usage et les déchets d'équipements électriques et électroniques sont particulièrement visés.

Plusieurs mesures doivent être prises, et certaines de manière urgente ! Il faut inciter la Commission européenne à interdire l'exportation de déchets hors du territoire de l'Union européenne dès lors qu'un traitement de recyclage est possible sur le sol européen. Il est nécessaire de mettre en place au niveau national une taxe sur l'exportation des Véhicules hors

d'usage. Enfin, il est indispensable de renforcer les contrôles douaniers pour mettre un terme aux exportations illégales de déchets sous couvert de matériels d'occasion, au niveau national comme au niveau européen.

Mais au-delà des freins identifiés au développement de la filière du recyclage, les initiatives de demain méritent d'être soutenues. Plusieurs industriels se sont lancés dans le recyclage des métaux rares. À ce sujet, et je sais que Michel Havard sera heureux de me l'entendre souligner, l'initiative de Rhodia sur les terres rares est à mettre en lumière (*sourires*) : le groupe a développé un procédé unique de recyclage des terres rares à partir des poudres luminophores. La phase d'industrialisation est proche. Néanmoins, jamais Rhodia n'a pu bénéficier de soutien public, pas même dans le cadre des investissements d'avenir. Ceci est préoccupant, d'autant plus que de nombreuses PME se lancent dans le recyclage. Nous sommes donc d'avis qu'il faut soutenir les initiatives de ce type dans le cadre des investissements d'avenir, et renforcer ainsi la partie du Grand Emprunt dédiée à l'économie circulaire.

Par ailleurs, le développement des entreprises de recyclage suppose qu'elles puissent recruter un personnel compétent, détenteur d'un savoir-faire unique. Or, ces métiers sont à l'heure actuelle peu valorisés ; je pense notamment à la métallurgie. Il faut maintenir l'excellence de ces formations et les rendre attractives.

Au-delà, il convient de susciter la recherche des industriels, en l'orientant vers le recyclage de matériaux stratégiques pour notre économie mais délaissés par les industriels pour des questions de prix. Je pense particulièrement au gallium, au lithium ou à l'indium.

Enfin, il faut favoriser l'émergence d'un vrai marché du recyclage. Ceci passe par la valorisation des matières premières secondaires, à travers une fiscalité incitative ou une labellisation, mais surtout par la création de débouchés ! À ce sujet, nous sommes convaincus de la nécessité d'inciter, au niveau communautaire, à l'imposition d'un taux d'incorporation de matières premières secondaires dans les produits finis ! Comme première étape, vos rapporteurs proposent d'inclure ce paramètre dans l'éventail des critères techniques prévus par le code des marchés publics.

J'en viens à présent à l'évolution de nos modes de production et de consommation, à fonder sur une production durable et respectueuse de l'environnement, qui repose sur l'éco-conception des produits mais également sur la recherche de produits de substitution.

La première étape consiste à mettre en place une production durable, basée d'abord sur l'éco-conception, c'est-à-dire l'anticipation du recyclage en prévoyant, dès la conception d'un produit, son traitement en fin de vie. Mais c'est aussi une réflexion sur la réduction du recours aux matières premières dans les produits par une meilleure utilisation des ressources. À ce sujet, vos rapporteurs estiment que devraient être renforcées les obligations faites aux industriels en amont des filières, la réglementation actuelle portant principalement sur l'aval...

À côté de l'éco-conception, la recherche sur la substitution mérite d'être encouragée. En effet, de nombreux métaux connaissent un usage biaisé. Par exemple, le bismuth est employé dans certaines teintures de cheveux ; le titane et le sulfate de zinc servent de colorant blanc au dentifrice ; les feux d'artifice ont recours à tout type de métaux pour les crépitements ou les couleurs... On utilise même des nanoparticules d'argent pour des chaussettes anti-odeurs ! Je me permets d'ailleurs de souligner qu'au bout de trois lavages, ces nanoparticules

se retrouvent dans les eaux d'écoulement et échappent au traitement des stations d'épuration du fait de leur petite taille !

Enfin, une production durable doit s'affranchir de la culture de l'obsolescence programmée, qui conduit à changer de téléphone portable tous les deux ans et d'imprimante aussi souvent ! Ceci passe par une meilleure résistance des produits, mais aussi par le développement du marché de la réparation et de la réutilisation.

La seconde étape concerne nos modes de consommation. Au cours des prochaines années, nous l'avons vu, la consommation de matières premières, et en particulier métalliques, va continuer de fortement croître. Ainsi du cuivre, dont on consommera au cours des vingt cinq prochaines années autant que jusqu'à présent ! La consommation durable doit être le pendant de la production durable. Elle vise tous les consommateurs : particuliers bien sûr, mais également entreprises et entités publiques. Le législateur ne peut à lui seul provoquer un changement soudain des modes de consommation, mais il peut y contribuer par l'information, l'incitation voire l'interdiction. Le concept du développement durable a peu à peu pénétré la conscience collective et il faut s'appuyer sur ce terreau afin de rendre effective la gestion durable des matières premières métalliques.

En guise de conclusion, je soulignerais que nous sommes confrontés à l'un des défis les plus importants de notre avenir. Si nous ne prenons pas nous mêmes en main la mise en place de cette écologie du métal, nous serons forcés de nous adapter brutalement à un changement que nous subirons. Comme pour le changement climatique, comme pour la biodiversité ou la composition du bouquet énergétique, nous avons l'opportunité de faire d'un gâchis phénoménal l'un des moteurs de la croissance française, et plus largement mondiale. Pour ce faire, il est nécessaire de susciter les comportements vertueux des citoyens et des industriels. C'est le rôle des politiques publiques que de créer un cadre pour une stratégie sur les métaux rares et critiques, c'est le rôle des politiques de les élaborer.

M. le président Serge Grouard. Messieurs les rapporteurs, je ne peux que vous remercier et vous féliciter de la qualité du travail effectué. Ce rapport est passionnant et je ne peux pas regretter d'avoir inscrit ce thème au programme de notre commission. Comme d'habitude, je vais donner tout d'abord la parole aux représentants des groupes.

M. Yanick Paternotte. Le rapport de nos deux collègues relatif à la gestion durable des matières premières minérales – pour lequel je les félicite au nom du groupe UMP - m'apparaît comme une porte ouverte vers de nouveaux horizons fort prometteurs. Il nous donne envie d'aller plus loin.

Ma première question porte sur l'état des stocks : peut-on en avoir une idée précise, ou leur évaluation constitue-t-elle une gageure ? J'observe qu'évoquer une gestion durable à propos de minerais revient à utiliser un oxymore : par définition, le monde des minéraux est fini et les heures de la ressource, en principe, comptées, sauf à les recycler.

Ma seconde question concerne l'accueil qui a été fait aux deux rapporteurs, lors du déplacement mentionné tout à l'heure par Christophe Bouillon dans les locaux de la Commission et du Parlement européens à Bruxelles : avez-vous le sentiment d'avoir fait l'objet d'une écoute attentive sur le thème de l'éco-conception et des matières premières secondaires ? Les deux directions générales que vous avez rencontrées à cette occasion ont-elles adopté une approche similaire du dossier ?

Ma dernière question a trait aux fonds marins : si on en parle énormément, il me semble que les progrès réalisés dans leur connaissance piétinent. Pour aller de l'avant, l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER) me semble l'organisme le plus à même de constituer la porte d'entrée vers de nouvelles explorations, compte tenu notamment de ses solides compétences en matière de biodiversité sous-marine et d'aquaculture. Ne serait-il cependant pas bon que des partenaires industriels puissent collaborer avec cet institut en vue de lui permettre de dépasser les limites, à la fois financières et parfois techniques, qui sont les siennes aujourd'hui ?

M. Jean-Paul Chanteguet. Le rapport de Christophe Bouillon et de Michel Havard aborde un sujet d'importance stratégique, les matières premières minérales jouant un rôle clé dans le développement des technologies vertes, qu'il s'agisse d'énergie solaire photovoltaïque ou de technologies de l'information et de la communication.

Au plan européen, la Commission a lancé en 2008 une initiative concernant l'accès aux matières premières – car au sein de l'Union, près de 14 % des emplois, soit 30 millions de personnes, relèvent d'entreprises qui dépendent de matières premières minérales - afin de garantir que l'industrie et les entreprises européennes ne soient pas désavantagées par rapport à celles des pays riches en ressources. Cette initiative propose des mesures dans trois domaines, lesquels ont été confirmés et intégrés dans la stratégie Europe 2020 au mois de février dernier : garantir un accès équitable aux matières premières sur les marchés internationaux, améliorer les conditions d'extraction en Europe et promouvoir le recyclage et l'utilisation efficace des ressources. Ces mesures ne risquent-elles pas de rester lettre morte si les échanges internationaux restent dominés, comme c'est le cas actuellement, par une logique prédatrice de l'environnement ? Ne faudrait-il pas imposer des contraintes plus fortes, notamment dans le domaine du respect des normes environnementales et sociales ? Il nous faut en effet nous orienter demain vers une moindre consommation des matières premières minérales, et donc vers des modes de production plus sobres en énergie.

En France, la mise au point de notre stratégie a reçu un embryon de réponse avec la mise en place récente du Comité pour les métaux stratégiques (COMES), qui constitue un calque de l'initiative de la Commission. Son orientation, même si l'on peut s'interroger sur son adéquation avec les moyens dont il dispose, paraît claire : identifier les minéraux stratégiques et imaginer une stratégie concernant leur valorisation et leur recyclage. À mon sens, cela ne sera pas possible sans une réforme des éco-organismes, qui ne répondent pas aux objectifs qui leur ont été assignés, et dont la conduite est souvent dictée par les industriels plus que par l'intérêt général.

M. André Chassaigne. Je viens de découvrir le contenu de votre rapport et certaines de vos recommandations m'ont littéralement « métallisé » ! Ainsi votre deuxième proposition en appelle à un « *commerce libre et non faussé* » des matières premières et vous marquez dès le début une forme de crispation mentale sur ce syndrome obsessionnel des règles de l'économie de marché. Je ne pense pas qu'il s'agisse là d'une proposition à retenir et je regrette qu'elle ait été formulée ainsi, de manière aussi directive. On pourrait parler du démantèlement des bateaux qui s'opère en Inde au nom de la même concurrence « *libre et non faussée* », avec des femmes et des enfants forcés de transporter des déchets gorgés d'amiante : ce sont aussi cela, les règles du marché ! Sans être l'adepte d'une « démondialisation » effrénée, on ne peut que vouloir – comme l'indiquait le porte-parole du groupe socialiste – introduire dans le commerce international des critères sociaux et environnementaux.

Reste que je considère ce rapport comme extrêmement intéressant, abordant de nombreux thèmes – par exemple, l’obsolescence programmée des produits manufacturés, la non récupération des déchets d’équipement ou encore la fragilisation de la recherche par le souci de profits à court terme. Sur tous ces points-là, vous mettez le doigt sur une organisation économique conduisant à la recherche effrénée du profit à court terme qui empêche précisément la mise en œuvre des propositions que vous formulez : il y a là une contradiction fondamentale.

M. Jean-Marie Sermier. Ce rapport dresse un état des lieux de la situation en matière de gestion durable des matières premières minérales.

Vous avez évoqué les ressources minières du Brésil. A proximité immédiate se trouve la Guyane, un territoire de 83 000 km² : qu’en est-il des ressources de ce département en matière de minerais métalliques ?

Vous avez indiqué que la construction d’éoliennes faisait appel à divers métaux rares, comme le néodyme et le dysprosium. Ne conviendrait-il donc pas de renforcer leur éco-conception, afin d’assurer le recyclage des composants en fin du cycle de vie du produit ?

En dépit de toutes vos propositions, nous devons réfléchir à des solutions alternatives et à des matériaux de substitution. La France dispose ainsi d’importantes forêts : n’y a-t-il pas là une piste à explorer, qui permettrait d’envisager à terme et dans un certain nombre de cas, l’usage du bois en remplacement de l’acier ?

Mme Catherine Quéré. Je salue un rapport et une présentation riches, appuyés sur de nombreuses données. J’ai cru comprendre que la France disposait de gisements très importants de métaux rares dans ses déchetteries – ce qui démontre une nouvelle fois la prégnance, dans notre pays, d’une culture du gaspillage à laquelle il faudrait un jour pouvoir mettre un terme.

Dans le cadre d’un recyclage, les métaux récupérés ont-ils un coût très supérieur au prix de marché ? En dehors des emplois créés par les filières de recyclage, comment assurer la pérennité des filières elles-mêmes ? Le prix des métaux rares peut en effet varier très brusquement, compromettant l’équilibre économique des opérateurs. Ne faudrait-il pas imposer une certaine proportion de métaux recyclés dans toutes nos fabrications, de manière à garantir une visibilité aux industriels de ces filières ?

Mme Fabienne Labrette-Ménager. En soulignant à mon tour l’excellence du travail accompli, je voudrais insister sur la problématique de la collecte en matière de recyclage des déchets. Les ordures ménagères relèvent de la compétence des collectivités territoriales : la collecte est donc assez facile à mettre en place. S’il s’agit en revanche de déchets professionnels, la collecte nous échappe complètement : il est alors beaucoup plus difficile d’organiser et de hiérarchiser les procédures de retraitement.

Pour ce qui concerne spécifiquement les téléphones portables, beaucoup de choses sont en train de s’organiser sur Internet : il est possible d’acheter un appareil, mais également désormais de le revendre – souvent, à un prix assez intéressant.

La mise en place de la responsabilité élargie des producteurs a conduit à celle de l’éco-taxe, instituée pour faciliter la collecte et le retraitement des déchets d’équipement électrique et électronique.

S'agissant enfin du règlement des achats de métaux en espèces, un décret a été publié en juillet 2011, après quatre ans de travail du Conseil national des déchets. La solution retenue constitue un compromis : il est prévu que ces achats devront être réglés par chèque, sans néanmoins fixer un montant maximal. On peut ainsi revendre tous les jours des métaux, pour plusieurs milliers d'euros ou plus encore, sans aucun plafond.

M. Philippe Boënnec. Je souhaite évoquer la question des grands fonds marins, dont 5 % seulement ont pu être explorés et que nous connaissons moins bien que l'espace. Il s'agit sans conteste de la source de notre richesse de demain : à côté des nodules polymétalliques évoqués par Yanick Paternotte, existent bien d'autres substances, notamment médicinales. Nous avons besoin en la matière de définir notre stratégie à court, moyen et long terme, et d'accorder plus de moyens à la recherche, afin de nous hisser à la hauteur de notre exceptionnel patrimoine marin – 11 millions de km², qui font de la France le second État maritime au monde. Je partage l'idée développée par Yanick Paternotte de faire de l'IFREMER notre tête de pont dans ce domaine : il faut cependant, j'en conviens, améliorer ses liens avec les entreprises, notamment industrielles, et avec la recherche européenne. Il serait également bon, sans doute, de procéder à une redéfinition de ses missions.

Une stratégie de substitution de matières premières minérales stratégiques a déjà été adoptée dans le domaine de la construction navale, elle consiste à mettre au point, à terme et grâce aux efforts de la recherche, des navires à base de matériaux composites.

M. Philippe Plisson. En matière de commerce international, je suis favorable, à l'instar d'André Chassaigne, à l'édiction de règles contraignantes plutôt qu'au libre jeu d'une concurrence pure et parfaite...

M. André Chassaigne. Il me semble que je vous ai doublé sur votre gauche.
(*Sourires*)

M. Philippe Plisson. ...Nous verrons ce qu'il en sera à l'arrivée. Quoi qu'il en soit, les conclusions du rapport dont nous débattons montrent clairement qu'il faut sortir d'une logique du gaspillage. Il me semble que la belle unanimité manifestée par notre commission du développement durable à l'occasion de l'examen du rapport d'information de nos collègues devrait nous amener, au-delà des paroles, à apporter notre soutien tout aussi unanime à un texte de loi, qu'il s'agisse d'un projet ou d'une proposition de loi, qui mettrait en œuvre ses préconisations. Pour ma part je me tiens prêt à y être associé.

M. Antoine Herth. Dans le domaine agricole, certaines ressources, comme le phosphate, sont porteuses d'enjeux qui ressemblent à ceux des matières premières minérales stratégiques.

Mon expérience passée me rend très sensible à l'acceptation sociale des activités minières. Leur introduction se résume bien souvent à une série de maux pour les populations concernées : pollutions, problèmes de santé publique comme l'alcoolisme, la prostitution, le SIDA, etc. Le fonds stratégique dont vous préconisez la création pourrait financer l'action d'ONG dans ces territoires, car elles sont porteuses de réelles compétences en matière d'accompagnement, et elles permettent bien souvent d'éviter de nombreuses dérives. Cela donnerait une image digne de l'action de la France à l'étranger.

M. Frédéric Cuvillier. Je voudrais rappeler que l'IFREMER, dans ses activités de recherche, a d'ores et déjà tissé des liens avec le Centre national de la recherche scientifique

(CNRS), le Service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM), et l'Institut de recherche pour le développement (IRD). Je rejoins les propos de Philippe Boënnec : les fonds marins constituent l'enjeu principal des années à venir, car ils contiennent sans doute les éléments de notre richesse de demain. À cet égard, l'espace ultramarin revêt une dimension géostratégique de premier plan : pour explorer puis exploiter ses richesses, il nous faut renforcer les liens entre la recherche – pour laquelle nous disposons d'une place de choix dans le monde – et l'industrie.

M. Jérôme Bignon. Je salue un rapport de grande qualité et très fouillé.

En matière de valorisation des fonds marins, il existe encore beaucoup d'opportunités à concrétiser. Il y a trente ans, lorsqu'on s'interrogeait sur les nodules polymétalliques, on ne se préoccupait pas d'y chercher des terres rares ; aujourd'hui, la question est apparue, du fait notamment de la pression exercée par la Chine sur ces métaux.

Je voudrais également souligner la qualité du travail de l'IFREMER, avec lequel le Conservatoire national du littoral et des espaces lacustres collabore étroitement. La campagne de Futuna a ainsi été menée dans le cadre d'un partenariat avec l'Agence des aires marines protégées et l'Institut.

Il faut aborder avec prudence la question de l'exploitation du fond des mers : la préservation d'aires marines protégées au sein de la zone économique exclusive présente un intérêt stratégique pour la France. Il convient que l'accès aux ressources se déploie dans un cadre régulé car le milieu marin est fragile.

En matière de recherche dans les eaux internationales, il apparaît extrêmement important que la France sache se positionner – sinon, d'autres le feront à sa place. Nous avons la chance d'avoir de grands opérateurs de niveau international, comme l'IFREMER ou Technip : sachons valoriser dans le domaine minier l'expertise capitalisée, par exemple, en matière d'ingénierie de l'exploitation pétrolière.

M. Bertrand Pancher. Je salue un travail passionnant, propre à sensibiliser l'opinion publique sur des questions essentielles.

Le sujet du recyclage industriel n'a pas été traité pendant le Grenelle de l'environnement, du fait de sa complexité et de ses coûts. Quelles conséquences une stratégie de tri désormais beaucoup plus précise aura-t-elle pour les clients et les particuliers ? Je m'étonne à ce propos de la polémique récemment déclenchée à propos de la gestion des déchets par les collectivités par le journal *Que choisir* ? ... comme si ce traitement pouvait être gratuit !

Vos réflexions sur les stratégies industrielles sont essentiellement européennes. *Quid* du codéveloppement ? Nous ne pouvons pas parier uniquement sur un développement occidental lié à la transformation des matières premières. Dans certains pays, l'exploitation des mines cache de vrais scandales en raison des répercussions sur les populations. Quelle est votre analyse de ce sujet ?

La spéculation sur le prix des matières premières explique largement leur coût. Qu'en est-il de ce phénomène, qui aboutit à faire diverger parfois considérablement coût de production et prix payé par l'utilisateur final ?

M. Yves Albarello. Je rappelle l'importance des emplois induits par une gestion locale de la ressource minière. Dans le Bassin parisien, le gypse est ainsi source de beaucoup d'emplois. Pourriez-vous nous en dire plus sur ce point ?

M. Yanick Paternotte. Mon intervention liminaire n'a pas toujours été bien comprise. Elle visait à mettre en valeur l'IFREMER. J'ai voulu souligner, en revanche, que cet organisme ne pouvait pas prendre en charge tous les sujets et qu'il faudrait donc, à l'avenir, constituer des partenariats public-privé : il faut des chercheurs et des trouveurs, sachant travailler ensemble et coopérer.

M. Michel Havard. En ce qui concerne les stocks de métaux disponibles, il faut garder présent à l'esprit que ceux-ci ne sont pratiquement pas éliminés – à la différence de l'énergie, qui est détruite. Depuis l'Antiquité, par exemple, sur les 160 000 tonnes d'or extraites du sol, seuls 10 % environ ont disparu. Ceci vaut pour tous les autres métaux : ils ne sont jamais perdus, ils sont en permanence réutilisables hormis à la suite d'usages dispersifs. Mais dispose-t-on, sur notre planète, d'un stock suffisant pour 7 milliards d'habitants ? C'est une vraie question.

Dans le même temps et pour certains métaux, les quantités en jeu sont très faibles. Le niobium est présent dans les aciers à hauteur de 200 grammes par tonne de fer. La découverte d'un gisement important peut donc complètement changer la disponibilité d'une ressource métallique. Pour les sociétés minières, le risque à s'engager dans une exploitation est considérable : si jamais un nouveau gisement est découvert peu après, les prix s'effondrent et les conséquences financières pour l'opérateur deviennent catastrophiques. A quoi s'ajoute quelquefois, pour ce type d'entreprise, le risque technologique : on a aujourd'hui besoin du niobium... en sera-t-il de même demain ? Une nouvelle technologie n'apparaîtra-t-elle pas, qui en limitera considérablement l'usage – voire lui préférera un substitut ? Le curseur est donc en mouvement permanent, ce qui nous a conduit à proposer que le COMES mette son plan d'action à jour en permanence.

S'agissant de l'IFREMER, je partage le constat de la nécessité de monter des partenariats public-privé. C'est d'ailleurs d'ores et déjà le cas, puisque l'Institut travaille avec Eramet et Areva. Par ailleurs, si l'Institut est aujourd'hui le fer de lance de notre recherche dans le domaine des sous-sols marins – un domaine où les technologies à mobiliser sont particulièrement complexes –, il ne faudrait pas néanmoins oublier l'action importante du BRGM.

Monsieur Chanteguet, l'Europe est naturellement un acteur essentiel. Il faut promouvoir l'industrie minière sur notre continent, dont je rappelle qu'elle représente 3 % de la production et 20 % de la consommation mondiales de métaux. Nos entretiens avec les commissions « Environnement » et « Industrie » du Parlement européen nous ont convaincus de l'importance d'une mobilisation au côté de chacun des États membres, afin de donner du poids et de la cohérence à une stratégie européenne. L'Europe a son rôle à jouer dans la diplomatie minérale.

S'agissant des moyens du COMES, il faut rappeler que c'est encore une structure récente qui se concentre aujourd'hui sur une analyse de la situation. La question de ses moyens est naturellement appelée à se poser très rapidement, au terme du rapport qui sera remis dans quelques mois.

Contrairement à André Chassaing, je suis convaincu qu'un commerce « *libre et non faussé* » est aujourd'hui notre meilleure garantie d'approvisionnement. Je n'imaginai pas que l'OMC puisse être une institution protectrice ! Et c'est pourtant le cas : autrement, on s'expose à ce que certains pays – comme la Chine l'a fait sur les terres rares – introduisent des restrictions à l'exportation, avec le risque avéré d'une relocalisation forcée des industries sur le sol des États producteurs. Les règles de l'OMC constituent le seul outil de régulation qui puisse être opposé à ces tentatives.

En réponse à la question de Jean-Marie Sermier sur le sous-sol de la Guyane, je rappelle qu'il y existe une exploitation aurifère partiellement légale, partiellement sauvage. L'inventaire des richesses de ce sous-sol reste à réaliser... sous oublier que la question de l'acceptabilité sociale des exploitations se posera là-bas comme elle se pose en métropole.

Je confirme à Philippe Boënnec que nous sommes engagés dans une séquence stratégique à court, moyen et long terme. Il nous faut d'abord identifier les fenêtres de vulnérabilité liées aux métaux dont nous avons besoin pour nos entreprises ; à moyen terme, une organisation française et européenne est appelée à se mettre en place – lancement d'opérations de sécurisation des approvisionnements et renforcement des circuits de retraitement et recyclage des métaux ; les fonds marins s'inscrivent dans une perspective de plus long terme.

Monsieur Herth, s'agissant de l'acceptabilité sociale des mines, nos déplacements au Brésil et en Suède me conduisent à penser que celle-ci est d'autant plus élevée que les espaces utilisés sont vastes. Les conditions de travail des mineurs se sont considérablement améliorées depuis le XIX^e siècle.

Le Fonds stratégique de développement est effectivement un outil essentiel de sécurisation de nos approvisionnements par la prise de participations.

En réponse à Bertrand Pancher, il me semble évident que nous ne pourrions plus utiliser, à l'avenir, des matières premières produites à l'étranger sans qu'une partie au moins de la valeur ajoutée en aval de l'extraction ne demeure dans le pays producteur. L'aide au co-développement revêt donc un caractère stratégique, sauf à s'exposer au risque de voir l'emploi se relocaliser à proximité des ressources naturelles – avec un impact douloureux pour notre pays.

M. Christophe Bouillon. Pour répondre à Yanick Paternotte sur l'accueil qui nous a été réservé à la Commission européenne, nous avons essentiellement traité, avec la direction générale Environnement, du recyclage et de la fixation des taux, et avec la direction générale Entreprises, des questions liées aux ressources minières, ainsi qu'à la production d'électricité. De façon générale, il nous a semblé que les enjeux ont été bien perçus par nos interlocuteurs.

S'agissant de la mise en place des taux, elle implique, d'un point de vue technique, de mesurer l'incorporation des ressources minières dans les produits finis. Il faut de surcroît distinguer selon la nature de ces produits. Même si ce travail est loin d'être achevé, il nous paraît essentiel au développement de la filière.

Jean-Paul Chanteguet, la problématique de l'économie circulaire a bien été intégrée dans nos travaux. Force est de constater, cependant, qu'elle n'a été que peu prise en compte dans le cadre du Grand emprunt. Lorsque le secteur privé se montre novateur en la matière –

je citais en introduction l'expérimentation menée par Rhodia –, il peine à mobiliser des financements publics. Seule l'ADEME finance des projets de recherche dans ce domaine.

Je ne souhaitais pas « métalliser » André Chassaing, dont la pensée s'avère « inoxydable ». (*Sourires*) Il a évoqué la question du recyclage et des conditions sociales des industries d'extraction dans les pays du Sud. La guerre du coltan en Afrique centrale, que nous mentionnons dans notre rapport, montre bien, *a contrario*, combien l'extraction primaire peut se faire au détriment des populations locales et des équilibres géopolitiques régionaux. Seule une politique volontariste de recyclage, ainsi qu'une volonté de diversifier les sources d'approvisionnement, peuvent aider les pays du Sud à ne pas dépendre des fluctuations des cours mondiaux des métaux.

La question des débouchés a été posée par Catherine Quéré : ils constituent le seul moyen de développement de la filière des matières premières secondaires. Il faut donc inciter les constructeurs à les utiliser et amplifier ce mouvement. S'agissant des prix, ils baisseront nécessairement lorsque la filière se développera, avec la hausse des volumes collectés et la massification des flux. La baisse du taux de TVA n'est pas à l'ordre du jour, tous nos efforts devant porter sur la valorisation des matières premières secondaires.

La question de la substitution mérite d'être posée, mais elle n'appelle pas de réponse simple : les matières premières minérales concernées possèdent des qualités intrinsèques, associées à des performances spécifiques. Difficile donc de leur trouver des succédanés, d'autant que de nombreuses substitutions ont eu des conséquences néfastes. À titre d'exemple, le remplacement du cuivre par l'aluminium, pour le transport de l'électricité, a nécessité la multiplication par trois de l'énergie nécessaire à la production de la même quantité de métal.

La collecte constitue pour les pays du Nord un enjeu majeur : il faut développer l'information de nos concitoyens et éviter les fuites vers des pays tiers. En ce qui concerne les téléphones portables, la régulation du marché s'avère nécessaire précisément pour mettre fin à toute exportation et fixer l'industrie du recyclage sur notre sol.

Le mécanisme de responsabilité élargie du producteur, tout comme les éco-organismes, sont des outils qu'il faudra faire évoluer : lors de nos auditions, il nous a été indiqué que la situation oligopolistique de ces organismes freinait incontestablement leur évolution. Là encore, une régulation devra être mise en place.

Les éoliennes concentrent plusieurs enjeux liés à l'éco-construction, et il importe d'y répondre afin d'éviter une pression trop forte sur les matières premières employées. Leur recyclage doit être envisagé sur une échelle de temps longue, conforme à leur durée de vie prévisionnelle qui est de l'ordre de vingt ans. Il ne devrait à notre sens pas poser de problème particulier.

Bertrand Pancher nous a interrogé sur le recyclage industriel : le coût du tri reste une réalité et ne pourra s'orienter à la baisse que lorsque le recyclage aura été anticipé en amont, lors de la conception des produits. Dans cette hypothèse, une baisse interviendra nécessairement, qui devra s'accompagner d'une augmentation de la qualité du tri et d'un affichage du processus mis en œuvre. Je vous renvoie en la matière aux propositions que nous formulons.

M. Serge Grouard, président. Messieurs les rapporteurs, vous avez abordé un sujet passionnant, et la qualité de votre rapport, comme de vos propositions, doit être saluée. Votre travail permettra la poursuite des réflexions de notre commission sur cette question, dont vous avez montré à la fois la pertinence et l'actualité, de la gestion durable des matières premières minérales.

◇

◇ ◇

Conformément à l'article 145 du Règlement de l'Assemblée nationale, la commission a **autorisé** à l'unanimité la publication du rapport d'information sur la gestion des matières premières minérales.

◇

◇ ◇

Puis, la commission a examiné pour avis les crédits de la mission « **Écologie, développement et aménagement durables** » relatifs aux transports, sur les rapports pour avis de MM. Martial Saddier, Jean-Claude Fruteau et Jean-Yves Besselat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis. Je serai d'autant plus bref que les crédits des affaires maritimes, dont je suis chargé de l'examen, ont fait l'objet d'un long débat lors de l'audition des ministres la semaine dernière. Je voudrais simplement signifier que j'émets un avis positif sur ce projet de budget, et ce pour trois raisons.

D'abord, les crédits d'investissement consécutifs à la réforme portuaire sont bien présents, notamment ceux promis à travers les contrats de projet État-région.

Ensuite, je constate qu'un effort supplémentaire est consenti en faveur de la sécurité maritime, non seulement pour poursuivre la modernisation des CROSS, mais aussi pour assurer la protection de la navigation en Manche et en mer du Nord.

Enfin, un accord a été trouvé sur le financement du site havrais de l'École nationale supérieure de la marine marchande, nouvel établissement ayant vocation à former des ingénieurs, qui sera aussi installé dans d'autres villes dont Marseille.

Ces constatations me conduisent à délivrer un avis favorable aux crédits des affaires maritimes.

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis. Nous examinons les crédits des transports aériens, retracés dans le budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* », qui contient, depuis 2009 et la suppression du programme « *Transports aériens* », l'ensemble des crédits de ces transports.

Les dotations demandées pour 2012, qui s'inscrivent dans le cadre de la programmation triennale 2011-2013, s'élèvent à 2 217 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 2 205 millions d'euros en crédits de paiement, soit 4 millions de plus que les crédits de 2011. Cet accroissement est lui-même dû au transfert de 40 équivalents temps

plein travaillé depuis le budget général vers le budget annexe, afin d'assurer, outre-mer, le regroupement des moyens du service national d'ingénierie aéroportuaire.

En 2012, il est prévu de supprimer 149 emplois, cette réduction des effectifs devant dégager des marges de financement en vue de la mise en œuvre des programmes stratégiques du « Ciel unique » européen, la constitution du bloc d'espace fonctionnel Europe Centrale, le FABEC, qui constitue le volet organisationnel de l'intégration européenne des services de navigation aérienne et la création de l'entreprise commune, SESAR, qui vise, elle, à développer un nouveau système de navigation aérienne, permettant d'assurer la fluidité du trafic aérien à l'horizon 2020.

Le budget annexe est alimenté par le produit de nombreuses redevances, les redevances de navigation aérienne en métropole, la redevance océanique créée en 2010 pour l'Outre-mer et les redevances de surveillance et de certification. Il est également alimenté par une certaine quotité de la taxe de l'aviation civile, fixée par la loi de finances pour 2012 à 80,91 % de l'ensemble, le reste allant donc au budget général. Il est malheureusement financé enfin par un recours croissant à l'emprunt.

Cette situation d'endettement, dénoncée depuis plusieurs années, notamment par le Cour des Comptes, n'est pas saine, quand on observe qu'une partie de l'emprunt est consacrée aujourd'hui à des dépenses de fonctionnement.

Le budget annexe correspond à quatre programmes : les programme 613 « *Soutien aux prestations de l'aviation civile* », qui constitue le programme support de ce budget. La DGAC a lancé, en 2007, un plan de modernisation des fonctions support, mais il apparaît que le rétablissement financier du budget annexe ne peut passer que par son désendettement.

Le programme 612 « *Navigation aérienne* » ensuite retrace les activités de la Direction des services de la navigation aérienne ; c'est lui qui prévoit le financement des programmes d'investissement réalisés dans le cadre de l'intégration communautaire des activités de navigation aérienne.

Le programme 614 « *Transports aériens, surveillance et certification* » regroupe diverses activités, touchant notamment au développement durable, à la sûreté et au financement du Bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA) pour la sécurité de l'aviation civile.

Enfin le programme 611 « *Formation aéronautique* » finance la subvention pour charges de service public de l'ENAC, l'Ecole nationale de l'aviation civile, qui a récemment fusionné avec le SEFA, le Service d'exploitation de la formation aéronautique.

Tous ces financements sont intéressants et utiles, mais nous butons vraiment sur la question de l'endettement du budget annexe. D'autant qu'il existe trois vrais sujets de préoccupation : la fragilité de la reprise du trafic, la concurrence des compagnies du Golfe, les incertitudes enfin de la politique du développement durable.

On a assisté à une véritable reprise du trafic aérien en 2010, puis dans les premiers mois de 2011, après une crise très sensible, qui s'était traduite par une diminution, en 2009, de 15 % du trafic mondial frappant prioritairement les activités cargo. La hausse s'est poursuivie à hauteur de + 6 %, pour 2011, en dépit de ces événements à impact négatif pour le trafic aérien, qu'auront constitué le tsunami au Japon en mars et les révoltes dans les pays arabes depuis le printemps.

En 2012, les incertitudes paraissent pourtant beaucoup plus fortes. Depuis le mois de juin, on observe, en effet, une baisse pour le fret qui est, en général, un signe avant-coureur de crise. La compagnie *Air France-KLM* a certes connu, de la même façon, une forme de « rebond », notamment au premier semestre 2011, mais elle n'a, en réalité, récupéré que 50 % des pertes qu'elle avait enregistrées, les années précédentes. Son résultat d'exploitation reste au niveau de l'équilibre, ce qui demeure insuffisant pour préparer véritablement l'avenir. L'environnement économique lui-même n'est d'ailleurs pas favorable aux compagnies européennes, avec la crise financière du mois de juillet et la croissance du prix des carburants.

Le redémarrage est donc très fragile et une croissance tout à fait incertaine dans l'avenir, ce qu'ont confirmé récemment les prévisions de l'IATA pour les compagnies européennes.

Deuxième sujet de préoccupation, la concurrence que font aux compagnies traditionnelles, les « compagnies du Golfe », Emirates, Etihad, Qatar Airways. Ces compagnies ont connu une progression de leur trafic de 50 % en 3 ans. Témoinnant d'un vrai dynamisme, disposant de positions géographiques favorables, les compagnies du Golfe ne disposent pas de réel marché intérieur. Mais elles savent prendre des parts de marché aux Européens, à *Air France* en particulier, en Asie, en constituant des *hubs* permettant de contourner, pour les vols long-courrier, les grands aéroports d'Europe. Cette concurrence est, d'une certaine façon, déloyale car les compagnies du Golfe bénéficient d'avantages comparatifs importants par rapport à nos compagnies, en termes fiscaux, sociaux ou de coûts d'accès aux aéroports. Que faire dès lors ? Les contre-offensives constituent autant de gageures et il semble que la conclusion d'alliances avec des compagnies asiatiques et africaines soit la voie la plus prometteuse.

Il nous faut en tous cas trouver des réponses rapides à ce phénomène de captation des flux de correspondance, qui est grave pour nos compagnies et nos aéroports.

Un dernier point de préoccupation concerne les questions environnementales, celles qu'a prioritairement en charge notre commission. Je pense particulièrement aux dotations de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, l'ACNUSA, inscrites désormais au programme 217 lequel relève du ministère de l'écologie, de développement durable, des transports et du logement lui-même. Les crédits de personnel et de fonctionnement de l'Autorité n'évoluent pas, malgré les demandes exprimées notamment dans la discussion budgétaire pour 2011 et alors que l'ACNUSA dispose aujourd'hui de nouvelles compétences importantes en matière de pollution atmosphérique. Cette situation ne paraît pas conforme aux engagements essentiels que nous avons pris dans le cadre du Grenelle de l'environnement. Il faut d'ailleurs s'interroger aussi sur l'état de la coopération entre Européens qui est depuis longtemps essentielle à un succès véritable de la politique de lutte contre les nuisances sonores aéroportuaires, notamment pour la question des vols de nuit.

Pour cet ensemble de raisons et, malgré quelques éléments d'appréciation positifs, je propose à la Commission de donner un avis défavorable à l'adoption des crédits du budget annexe « *Contrôle et exploitation aériens* » pour 2012.

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis. Au sein de la mission budgétaire « *Écologie, développement et aménagement durables* », les crédits dévolus aux transports terrestres sont répartis dans deux programmes principaux relatifs, respectivement, aux infrastructures de transport et à la sécurité routière.

S'agissant du programme 203 « *Infrastructures et services de transports* » (IST), les crédits demandés au titre de 2012 se stabilisent à environ 4,3 milliards d'euros, 85,5 % de ce montant, soit 3,6 milliards, étant consacrés aux infrastructures de transports collectifs et ferroviaires, 7,7 % - 330 millions - à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier national et 3,16 %, soit environ 135 millions, aux infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires.

En ce qui concerne le programme 207 « *Sécurité et circulation routières* », la dotation globale s'établit à 56,2 millions d'euros, répartis à parts équivalentes entre le budget de communication et de pilotage interministériel de la politique de sécurité routière et les différents programmes d'éducation routière.

Comme les précédents budgets « *Transports* » de la législature, celui-ci s'inscrit dans la continuité de la démarche du Grenelle de l'environnement puisqu'il est marqué par une volonté de rééquilibrage et de complémentarité entre les différents modes de transport. Même s'il semble difficile à atteindre, l'objectif reste en effet de faire diminuer la part du transport routier et du transport aérien, au bénéfice des modes moins polluants que constituent les voies fluviales et maritimes et le transport ferroviaire.

À ce titre, c'est un programme d'ampleur exceptionnelle de déploiement de nouvelles lignes à grande vitesse (LGV) qui continuera à s'appliquer au cours des prochaines années, avec, en particulier la fin de la LGV Est européenne – pour une mise en service en 2016 -, la LGV Tours-Bordeaux et la liaison Le Mans-Rennes. Très attendu, le contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier sera également engagé.

En matière de transports collectifs en site propre (TCSP), les deux appels à projets successifs permettent d'envisager le financement de plus de 120 projets, auxquels l'État apporte son concours dans près de 80 agglomérations.

800 millions d'euros seront consacrés à la rénovation du réseau des voies navigables et 700 millions, par le biais de l'AFITF - sur la situation financière de laquelle je reviendrai, à la modernisation des itinéraires routiers et des voies ferrées dans le cadre de contractualisations avec les collectivités territoriales. Suite à la dégradation du linéaire routier liée aux hivers particulièrement rudes des dernières années, les crédits d'entretien des routes augmentent de 50 millions d'euros par rapport à l'exercice 2011 et le programme de sécurisation des tunnels se poursuit.

Comme l'a exposé Thierry Mariani la semaine dernière, dans le cadre du contrat de performance 2008-2012 entre l'État et RFF, 2,5 milliards d'euros seront apportés pour financer l'utilisation du réseau ferré national pour les trains de fret, les TER et les trains nationaux classiques 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 de renouveler environ 4 000 kilomètres de voies. Bien entendu, et ce point avait fait l'objet d'une précédente audition des ministres et des présidents de la SNCF et de RFF par notre commission, on ne peut ignorer l'impact que risquent d'avoir ces travaux sur le fonctionnement des lignes, avec la mise en place du cadencement à la mi-décembre. Compte tenu du retard accumulé dans la régénération du réseau, cet effort semble cependant indispensable et les désagréments qui en résulteront devront être assumés.

Je précise que le modèle de financement global du ferroviaire est actuellement en débat au sein des « Assises du Ferroviaire », lancées par la ministre en septembre et auxquelles j'ai l'honneur de participer. Comme vous l'avez sans doute lu dans la presse, la

question des frontières entre la SNCF, en tant qu'opérateur historique d'un marché désormais ouvert à la concurrence, et RFF, en tant que gestionnaire d'infrastructure non intégré, est, entre autres sujets, rouvert régulièrement.

Comme je l'avais annoncé, je reviens d'un mot sur la situation financière de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui reste préoccupante. En un peu plus de cinq ans d'existence, l'Agence n'a jamais comblé le décalage entre ses recettes et ses besoins. Même si elle remplit sa mission politique de rééquilibrage des modes et de mise à niveau des réseaux, l'évolution de son « reste à payer » reste problématique, d'autant que la recette attendue de l'écotaxe poids lourds, encore différée jusqu'à mi-2013, n'est pas encore garantie. Malgré les annonces de contributions exceptionnelles de l'État au budget de l'AFITF, sa situation fait que certains parlent d'une « impasse financière » dont il faudra bien sortir un jour.

Pour conclure, je voudrais exprimer un regret et une satisfaction : le regret, c'est que le débat sur le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), et, en particulier, sur son volet financement, fasse un peu figure de serpent de mer. Si nous avons bien compris qu'il ne s'agissait pas d'un document de programmation fixant des engagements précis, il est tout de même souhaitable que le Gouvernement tienne son engagement de mieux associer le Parlement et l'ensemble des élus locaux à la définition de choix qui engagent l'avenir. La satisfaction, c'est qu'au sein du programme 203 « *Infrastructures et services de transport* », sur lequel porte l'essentiel de mon rapport, les crédits d'investissement inscrits au titre V augmentent plus que les crédits de fonctionnement du titre III, ce qui va dans le bon sens.

En considération de ces différents éléments, je propose à la commission de donner un avis favorable à l'adoption de ces crédits pour 2012.

M. Maxime Bono. Après un budget 2011 en régression et, de toute façon, très insuffisant, le présent budget marque une stagnation. L'AFITF est sous-dotée, et, d'ici 2013 à 2014, son besoin de financement sera de l'ordre de 14 milliards d'euros alors que ses estimations de recettes n'excéderont pas 11,8 milliards. De surcroît, comme l'a hélas confirmé M. Thierry Mariani, 53 millions seront prélevés sur le budget de l'agence, par application du traitement commun à l'ensemble des opérateurs de l'État de contribution à la réduction des dépenses. Dès lors, la question à poser au Gouvernement est simple : quels sont les projets qu'il envisage d'abandonner ? Et la non couverture à hauteur de plus de 6 milliards d'euros des autorisations d'engagement ouvertes au titre des différents exercices n'est pas de nature à nous rassurer ! Je ne dis pas que ce budget est insincère, mais il est pour le moins improbable et cela nous donne une raison suffisante pour voter contre.

En matière ferroviaire, je cherche encore dans ce budget la traduction de l'Engagement national en faveur du fret ferroviaire de 7 milliards d'euros, annoncé pourtant à grand bruit en septembre 2009. Rien ne semble engagé pour enrayer la spirale infernale dans laquelle RFF est entraîné. Les concours de l'État baissent, les péages augmentent et la dette explose : le blocage du système ferroviaire français me semble donc irréversible.

S'agissant des crédits de personnel du ministère, l'on ne peut que déplorer la disparition quasi-totale d'ingénierie publique concurrentielle. Nos territoires en souffrent et cela représente une perte de savoir-faire importante pour l'État. En ce qui concerne la régulation du cabotage routier illégal, je regrette la disparition des inspecteurs du travail spécialisés dans les transports

M. Yanick Paternotte. L'avis négatif que demande notre collègue M. Fruteau sur les crédits des transports aériens me paraît, au-delà d'un constat objectif, fondé sur deux éléments discutables.

En ce qui concerne les moyens alloués à l'ACNUSA, que notre rapporteur pour avis trouve insuffisants, je rappelle que le Parlement a accru en 2010 les moyens dont dispose l'Autorité lui permettant de faire face à ses nouvelles responsabilités. Par ailleurs, les redevances aéronautiques ont augmenté de 5 % en 2010, ce qui permet de donner des moyens de financement à la DGAC, contrairement à ce qu'estime M. Jean-Claude Fruteau. Je propose donc que notre commission donne un avis favorable à l'adoption des crédits des transports aériens pour 2012.

M. André Chassaigne. Même s'il ne le formule pas nettement, le rapport de Martial Saddier ne peut dissimuler l'échec de la politique de fret ferroviaire menée dans notre pays. Si l'apport des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), qui ont vocation à prendre 20 % du tonnage transporté, n'est pas négligé, l'effondrement global du trafic de fret SNCF est tel que l'ensemble de l'activité régresse, malgré l'arrivée de nouveaux acteurs. L'échec de cette politique mérite donc d'être mieux souligné et cela justifie notre opposition à ce budget.

J'appelle en outre l'attention de mes collègues sur les charges qui incombent aux régions : c'est pourquoi nous avons déposé un amendement visant à créer un versement transport régional. Je souhaite qu'il puisse être examiné, peut-être dans un autre cadre que notre commission, puisqu'il tend à doter les régions d'une ressource propre, pérenne, dynamique, très utile, en particulier pour le TER. Si l'on ne donne pas aux régions la possibilité de disposer d'une recette nouvelle, elles seront dans l'incapacité de conduire une politique de transports à la hauteur des besoins.

M. Philippe Boënnec. Je souhaiterais juste m'interroger sur la méthode de travail qui consiste à examiner des programmes importants en disposant seulement ce matin des avis budgétaires correspondants sur lesquels nous devons prendre, en quelques minutes, une décision et voter.

M. Philippe Duron. Je partage certaines analyses de notre excellent rapporteur, Martial Saddier, notamment sur l'AFITF et le SNIT, ainsi que l'ensemble des jugements de MM. Maxime Bono et André Chassaigne.

S'agissant de la régénération du réseau routier, je rappelle que l'État a transféré aux départements 30 000 kilomètres de routes nationales pour n'en garder que 12 000 kilomètres non concédés, qu'il a aujourd'hui du mal à entretenir de manière satisfaisante, surtout après les deux hivers précédents. Avec le niveau prévu pour les crédits, il faudrait quinze ans pour renouveler les chaussées. Or, le réseau routier national supporte, sur 2 % du réseau, 25 % de la fréquentation totale et 50 % du trafic de poids lourds, avec l'effet d'érosion des chaussées que cela entraîne. On sait en outre que les chaussées les plus sollicitées doivent être renouvelées en moyenne tous les huit ans. On est loin de pouvoir faire face à cet impératif, comme pour les ouvrages d'art. Il y donc un décalage flagrant et ce défaut d'entretien concerne aussi les ouvrages d'art. Si l'on n'y prend garde, l'effort de rattrapage sera aussi douloureux que celui que l'on connaît aujourd'hui dans le domaine ferroviaire. Dans cet effort de renouvellement, il conviendra d'utiliser de nouveaux matériaux, dans une perspective de développement durable conforme aux engagements du Grenelle de l'environnement.

M. le président Serge Grouard. Ce qui est vrai pour l'État l'est aussi pour certaines collectivités territoriales. Au rythme actuel, il faudrait parfois non pas quinze ans mais cinquante ou soixante ans pour renouveler le réseau routier ! Le problème mérite par conséquent d'être considéré.

M. Antoine Herth. J'appelle l'attention sur la partie de l'avis « *Transports terrestres* » consacrée aux perspectives d'évolution de Voies navigables de France (VNF). Nous serons prochainement saisis d'un texte de gouvernance de l'établissement public dont je tenais à souligner l'importance. L'opérateur a besoin d'être renforcé et cela constitue l'une des conditions de réussite du transfert modal. Certains ont souligné les limites du fret ferroviaire ; la solution passe aussi par le report sur le mode fluvial.

M. Philippe Tourtelier. S'agissant du fret ferroviaire, je suis encore plus inquiet qu'André Chassaing car il me semble, à la lecture entre les lignes du début de l'avis, que l'une des conséquences tirée de l'échec du fret ferroviaire, c'est l'abandon des objectifs de report modal, ce qui est du reste tout à fait cohérent avec certaines décisions récentes comme le report de l'écotaxe poids lourds, laquelle avait été négociée en 2009 en contrepartie du « cadeau » de 160 millions d'euros en trois ans accordé aux routiers avec la baisse de la taxe à l'essieu. Aujourd'hui, nous avons toujours cet avantage et toujours pas de taxe poids lourds ! Autre engagement prévu dans le Grenelle de l'environnement : l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes pouvait être mise à l'étude en contrepartie d'une limitation de la vitesse à 80 km/h. Au final, le 44 tonnes a été autorisé sans contrepartie. Les signaux sont donc clairs : le Gouvernement a abandonné l'objectif du report modal.

M. Frédéric Cuvillier. Je ne partage pas du tout l'introduction laudative du rapport de M. Besselat sur « *l'ambition maritime retrouvée* ». Ce que j'ai pu parcourir du document me laisse plutôt à penser que le *Grenelle de la mer* est pratiquement enterré. S'agissant de la lutte contre les pollutions marines, il convient de remettre les règles du jeu sur la table et d'essayer de mener une politique concertée entre les différentes collectivités. Je rappelle au rapporteur, puisqu'il fait souvent référence à l'*Anglian Monarch*, que l'on ne peut pas dénoncer à la fois l'abandon unilatéral des Anglais dans la surveillance des côtes, et, dans le même temps, célébrer un accord militaire entre le Président de la République française et les autorités britanniques. Il faut privilégier une coopération visant à protéger plutôt qu'une coopération militaire. Soyons logiques jusqu'au bout ! Quant au Registre international français, cela mériterait une longue discussion : on accorde beaucoup d'importance au RIF, bien sûr, mais la priorité doit être donnée à l'emploi des marins français.

M. le président Serge Grouard. En réponse à certaines critiques, je précise que les documents budgétaires – le « bleu » – sont disponibles depuis deux semaines et qu'il était possible à chacun de les étudier. De plus, il n'était pas d'usage de trouver systématiquement sur les tables les projets d'avis budgétaires : je ne nie pas les difficultés à examiner le projet de loi de finances dans des délais restreints, mais constitutionnels, reconnaissez cependant que la mise à disposition des documents, à l'instar de ce qui se pratique en commission des finances, représente un progrès.

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis. Je rappelle que, comme l'a indiqué la ministre la semaine dernière, les crédits de la mission « *Écologie* » augmentent globalement de 1,5 %, ce qui traduit l'excellence des arbitrages budgétaires qui ont été obtenus dans le contexte que chacun connaît.

Nous regrettons tous le retard de l'écotaxe poids lourds, à propos de laquelle s'était dégagé un consensus. On ne peut négliger l'extraordinaire complexité de ses modalités de mise en œuvre administrative et comptable. Son entrée en vigueur en 2013 apportera bien un surcroît de recette de l'ordre de un milliard d'euros à l'AFITF, soit une contribution significative à l'assainissement de sa situation financière.

Monsieur Chassaing, votre amendement sur le versement transport régional a été déposé à la séance et il pourra donc, sous réserve de sa recevabilité financière, être examiné en séance publique.

Quant à la crise du fret, l'avis que je présente y consacre un paragraphe entier et vous conviendrez que cela n'est pas la première fois que le sujet est abordé ! Le fret ferroviaire est en difficulté depuis des décennies et plusieurs familles politiques peuvent se sentir concernées par cet état de fait. Au sein des Assises du ferroviaire lancées par la ministre, je sais, Monsieur Chassaing, pouvoir compter sur vous pour apporter des réponses à la crise du fret.

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis. Je souhaiterais effectuer deux remarques. J'ai rencontré les responsables de l'ACNUSA qui m'ont indiqué que le défaut de moyens financiers empêche celle-ci de financer, notamment, des études sur les effets du bruit des aéronefs sur la santé.

M. Yanick Paternotte. Moi aussi, j'ai rencontré des responsables de l'ACNUSA : ce ne devait pas être les mêmes !

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis. Je fais remarquer également que la situation d'endettement du budget annexe est tout à fait préoccupante, aujourd'hui où nous sommes contraints d'emprunter pour couvrir des dépenses de fonctionnement. C'est en me fondant sur ces deux éléments que je demande à la commission de donner un avis défavorable à l'adoption des crédits des transports aériens.

◇

◇ ◇

Suivant l'avis de M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits* du programme 205 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2012.

Contrairement à l'avis de M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits* des programmes 611, 612, 613 et 614 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2012.

Suivant l'avis de M. Martial Saddier, rapporteur pour avis, la commission a émis un *avis favorable à l'adoption des crédits* des programmes 203 et 207 de la mission « *Écologie, développement et aménagement durables* » pour 2012.

Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 26 octobre 2011 à 9 h 30

Présents. - M. Yves Albarello, Mme Chantal Berthelot, M. Jean-Yves Besselat, M. Jérôme Bignon, M. Philippe Boënnec, M. Maxime Bono, M. Joseph Bossé, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Paul Chanteguet, M. André Chassaingne, M. Frédéric Cuvillier, Mme Claude Darciaux, M. Stéphane Demilly, M. Olivier Dosne, M. Raymond Durand, M. Paul Durieu, M. Philippe Duron, M. Albert Facon, M. Daniel Fidelin, M. André Flajolet, M. Jean-Claude Fruteau, Mme Geneviève Gaillard, M. Alain Gest, M. Daniel Goldberg, M. François-Michel Gonnot, M. Serge Grouard, M. Michel Havard, M. Antoine Herth, M. Armand Jung, M. Jacques Kossowski, Mme Fabienne Labrette-Ménager, M. Jean Lassalle, M. Jacques Le Nay, Mme Annick Lepetit, M. Gérard Lorgeoux, M. Jean-Pierre Marcon, Mme Christine Marin, M. Gérard Menuel, M. Philippe Meunier, M. Bertrand Pancher, M. Yanick Paternotte, Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, M. Joël Regnault, M. Martial Saddier, Mme Odile Saugues, M. Jean-Marie Sermier, M. Philippe Tourtelier

Excusés. - M. Jean-Claude Bouchet, M. Joël Giraud, M. Didier Gonzales, M. Philippe Martin, Mme Marie-Line Reynaud, M. André Vézinhet

Assistaient également à la réunion. - M. Bernard Lesterlin, M. Daniel Paul, M. Francis Saint-Léger