

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2008-2009

55^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du jeudi 6 novembre 2008

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

1. **Projet de loi de finances pour 2009 (seconde partie) (n° 1127) (suite)** (p. 7085)

Écologie, développement et aménagement durables (*suite*) (p. 7085)

DISCUSSION GÉNÉRALE (*suite*) (p. 7085)

MM. Jean Dionis du Séjour,

Bertrand Pancher,

Bernard Lesterlin,

Yves Cochet,

Serge Grouard,

Jean Lassalle,

Joël Giraud,

François de Rugy,

Serge Poignant.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Réponses de M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports, aux questions de : MM. Yves Cochet, Patrick Braouezec, Yves Cochet, Patrick Braouezec, Jean Dionis du Séjour, Claude Bodin, Mme Pascale Gruny, MM. Gérard Voisin, Yannick Favennec, Bertrand Pancher, André Wojciechowski, François Vannson, Bertrand Pancher, Dominique Caillaud.

Suspension et reprise de la séance (p. 7106)

Mission « Écologie, développement et aménagement durables » (p. 7106)

État B (p. 7106)

Amendements n°s 238, 223 rectifié.

Article 60 (p. 7108)

Amendements n°s 212, 233, 311, 232, 235 avec le sous-amendement n° 293, 236, 234, 208, 249, 250, 231, 312, 230, 239.

Amendements n°s 220 et 240 avec les sous-amendements n°s 305, 306, 307, 308, 314 et 309.

Amendements n°s 221 et 242.

Amendements n°s 166, 229, 145.

Amendements identiques n°s 214 et 237 avec le sous-amendement n° 304.

Article 61 (p. 7118)

Amendement n° 280.

Après l'article 61 (p. 7118)

Amendement n° 203.

Mission « Contrôle et exploitation aériens » (p. 7118)

État C (p. 7118)

Après l'article 82 (p. 7118)

Amendement n° 215.

Mission « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » (p. 7118)

État D (p. 7118)

Mission « Avances au fond d'aide à l'acquisition de véhicules propres » (p. 7119)

État D (p. 7119)

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 7119)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME CATHERINE VAUTRIN

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2009

SECONDE PARTIE

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2009 (n^{os} 1127, 1198).

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DURABLES (SUITE)

Mme la présidente. Nous poursuivons l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement durable et à l'aménagement durables.

Ce matin, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits.

La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

M. Jean Dionis du Séjour. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, mes chers collègues, qu'il est difficile de se mobiliser pour la discussion budgétaire lorsque l'on sort d'un débat passionnant, stratégique comme celui du Grenelle 1, et que l'on s'achemine vers un débat structurant comme celui du Grenelle 2! Notre faible représentation – compensée par la qualité éminente des collègues présents – en témoigne.

Il reste que la discussion parlementaire nous offre la possibilité de vous interpeller, madame la secrétaire d'État, et d'entendre vos réponses, ce qui n'a pas de prix.

Le groupe Nouveau Centre a choisi trois sujets dont il souhaite débattre avec vous.

Le premier, dans la ligne de nos interventions lors de la discussion du Grenelle 1, est celui de la gouvernance en matière d'écologie et de développement durable.

Vous savez combien nous, centristes, sommes soucieux d'enraciner le Grenelle dans le temps. C'est pourquoi nous constatons avec bonheur que l'État continue sa réorganisation dans l'esprit du Grenelle, c'est-à-dire en se donnant pour but d'adopter de manière transversale, dans tous les secteurs de l'économie, des politiques publiques cohérentes ayant pour

objectifs les économies d'énergie, la baisse des émissions de gaz à effet de serre et le développement des énergies renouvelables.

Nous saluons donc la création de deux structures transversales au sein de votre ministère: le secrétariat général et le commissariat général au développement durable, qui impulse les priorités du Grenelle dans l'ensemble des directions de votre ministère.

En tant qu'élus locaux, nous saluons également la mise en place au niveau déconcentré des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement. Il me semble, et je suis en désaccord sur ce point avec notre collègue Chassaigne, que cela va dans le sens du Grenelle. Les DREAL regrouperont les anciennes DRIRE, DIREN et DRE. Cela nous permettra de moins nous épuiser, nous autres élus locaux, à frapper à chacune de ces portes.

M. André Wojciechowski. Très bien!

M. Jean Dionis du Séjour. Je ne vois pas non plus, en tant que maire, en quoi ce serait un drame que de remplacer les DDE et les DDA par les DDEA.

Ce que vous vous efforcez de faire en termes de gouvernance de l'État correspond bien à l'esprit du Grenelle. Si cela peut se traduire par des économies – celles préconisées dans le cadre de la RGPP –, tant mieux. Que demander de plus?

Par contre, s'agissant de l'organisation de notre assemblée, je m'interroge sur le projet de scinder en deux la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Il me semble que l'on est en train de chercher une ligne de partage introuvable. Les questions relatives à l'énergie pourraient-elles être traitées au sein d'une commission, et celles relatives aux transports au sein d'une autre? Ce serait un contresens par rapport à l'esprit du Grenelle. Nous, centristes, préconisons le maintien de la commission transversale qui existe aujourd'hui, quitte à la rebaptiser pour l'infléchir dans le sens du développement durable.

Si notre assemblée doit comporter, comme le permet la récente révision constitutionnelle, huit commissions, et puisque la commission des affaires culturelles, familiales et sociales a déjà décidé de se scinder en deux – ce qui se justifie, car la ligne de partage entre le social et le culturel est bien visible –, il faut proposer une autre idée. Nos collègues socialistes ont suggéré une commission des collectivités locales et de l'aménagement du territoire. Cette piste me semble préférable à une scission de la commission des affaires économiques.

Madame la secrétaire d'État, nous souhaiterions savoir où en est la mise en place du comité de suivi du Grenelle, dont la création a été adoptée lors de la première lecture de loi relative au Grenelle, et auquel nous tenons particulièrement. Vous allez me dire que le texte doit être examiné par le Sénat, et qu'il y aura une deuxième lecture à l'Assemblée, mais il me semble que cette affaire est importante. Nous ne cessons donc de vous interroger sur la gouvernance à long terme du Grenelle. Où en est le calendrier?

Le deuxième sujet que nous souhaitons voir aborder aujourd'hui est la fameuse taxe due par les poids lourds utilisant certaines infrastructures. Nous, centristes, l'avons appelée de nos vœux. Son produit serait de 880 millions d'euros à partir de 2011. Mais il convient dès 2009 de lancer la procédure d'appel d'offres pour la mise en place de la société de gestion.

Le dispositif de cette taxe doit être construit de manière saine. Or, à cet égard, nous sommes un peu inquiets. On nous annonce la révolte de la Bretagne, voire la dénonciation des engagements pris par la duchesse Anne lors de la réunion de la province à la France si jamais un certain nombre de conditions n'étaient pas remplies... (*Sourires.*)

Permettez à l'élu du Sud-Ouest que je suis de dire que les Bretons ne sont pas seuls à être périphériques...

M. Serge Grouard. Les centristes sont-ils périphériques? (*Sourires.*)

M. Jean Dionis du Séjour. Vous l'êtes en tout cas, en tant que Parisien de la troisième couronne! (*Même mouvement.*)

M. Serge Grouard. Je ne sais comment je dois le prendre...

Mme la présidente. Poursuivez, monsieur Dionis du Séjour.

M. Jean Dionis du Séjour. Nous comprenons l'inquiétude de nos collègues bretons et nous la partageons. Mais nous sommes réservés quant aux solutions proposées.

Nous ne croyons pas à l'instauration d'un critère qui serait la « substituabilité ferroviaire ». Ce n'est pas parce qu'un réseau ferré est dense que l'on abandonne la route.

Nous sommes également réservés quant à l'idée d'exclure les routes départementales de l'assiette. Celle-ci est déjà très étroite, puisque le réseau autoroutier concédé n'en fait pas partie. Si l'on en exclut, en plus, la voirie départementale, l'assiette commence à devenir ridicule.

Plus généralement, nous pensons qu'il faut faire attention aux effets de seuil. Imaginez que des zones périphériques soient définies et que, par exemple, les Pyrénées-Atlantiques en fassent partie : je vous garantis que les entreprises de transport des Landes ou de Lot-et-Garonne auront tôt fait de comprendre qu'il leur faut s'installer dans les Pyrénées-Atlantiques pour ne pas payer la taxe, ou la payer moins cher.

Par conséquent, il faut construire un système national, au service de l'intérêt général. C'est tout l'enjeu du débat de ce soir. La question ultime est de savoir ce qui sera fait concernant la répercussion *in fine* de cette taxe – que nous avons appelée de nos vœux, je le répète – sur les consommateurs. Il s'agit de cela, et de rien d'autre. Mais nous y reviendrons tout à l'heure, madame la secrétaire d'État.

Permettez-moi par ailleurs, s'agissant du vélo en ville, une touche d'humour. Cycliste urbain de tous les jours, j'ai été suffoqué de lire, dans le programme 203, le montant fabuleux consacré à l'action 13 qui lui est relative : 500 000 euros !

M. Yves Cochet. Nul !

M. Jean Dionis du Séjour. Sachant que le Lot-et-Garonne représente, en termes de population et de richesse fiscale, 0,5 % du pays, j'ai divisé 500 000 euros par 200 : cela fait 2 500 euros pour mon département. Gardez-les, madame la secrétaire d'État !

Pour une cause aussi importante que celle des transports « doux », je vous propose une autre piste, bien plus prometteuse : engagez-vous de manière volontaire dans la réforme du versement transport, déplafonnez-le et ouvrez-le de manière claire aux pistes cyclables et à tous les aménagements dont a

besoin le vélo en ville. Vous donnerez ainsi une impulsion autrement décisive à un mode de transport qui ne doit pas rester marginal.

Cela dit, dans le prolongement de notre adhésion enthousiaste au Grenelle, les centristes voteront votre budget, madame la secrétaire d'État.

M. Yves Cochet. À part la fin, vous avez été bon !

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, chers collègues, nous sommes aujourd'hui réunis pour étudier les crédits accordés pour 2009 à la mission « Écologie, développement et aménagement durables », et qui se répartissent en neuf programmes. Ce budget s'inscrit, pour la première fois, dans le cadre d'un plan triennal de finances, en même temps que dans celui d'une nouvelle organisation administrative.

Afin de structurer le premier grand ministère de l'environnement, réclamé par les acteurs de la société civile et créé en 2007 par le Président de la République et le Premier ministre, l'architecture de la mission a beaucoup évolué depuis la loi de finances pour 2008. Cette évolution a pris en considération les enjeux, les priorités et surtout la nécessité de mener les approches intégrées qui ont émergé des conclusions du Grenelle de l'environnement. Elle a nécessité un important travail d'adaptation des services de l'État. Je veux les remercier pour leur implication, car je n'ignore pas combien cette nouvelle structuration a dû perturber leurs repères.

L'administration centrale du ministère a ainsi été réorganisée avec la création de deux structures transversales : le secrétariat général et le commissariat général au développement durable. Le secrétariat général regroupe les fonctions support du ministère – budget, personnel, communication – afin d'être le garant de l'unification des différents services et d'assurer un suivi efficace de la revue générale des politiques publiques. Le commissariat général au développement durable s'assure, quant à lui, de la prise en compte des principes du développement durable au MEEDDAT et dans les autres ministères.

La modification du périmètre de la mission et son découpage en programmes et missions constituaient un préalable fondamental pour faciliter la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

La création du nouveau programme « Urbanisme, paysages, eau et biodiversité » est une illustration parfaite de cette volonté de faire une priorité de la préservation des ressources naturelles et de l'aménagement concerté des espaces dans le cadre d'un développement équilibré et durable des territoires. Les moyens consacrés à l'écologie dans cette mission ont d'ailleurs augmenté de 11 % pour 2009.

À propos de réorganisation, j'ouvre une parenthèse pour préciser que, si la LOLF a permis de grands progrès en termes de lisibilité et de compréhension du budget, il en reste encore beaucoup à faire. Je trouve dommage de ne pas discuter en même temps de tous les articles se rapportant à l'environnement – je pense en particulier à l'article 54 relatif à la redevance pour pollution diffuse. Je dois vous avouer que, si je n'avais pas été reçu par vos services en compagnie de mon collègue Serge Grouard, madame la secrétaire d'État, il m'aurait été impossible de porter le moindre jugement sur ce budget.

Ce budget, précisément, propose de nombreux nouveaux moyens d'action. Les moyens accordés au MEEDDAT en 2009 augmentent dans leur ensemble de 4,9 % par rapport à

2008 et de 9,6 % sur trois ans. Les moyens de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » sont stabilisés : 10,68 milliards contre 10,58 en 2008. Il convient toutefois de préciser que ces chiffres masquent des crédits extrabudgétaires en très forte hausse. Il en est ainsi de ceux de l'ADEME, dont le budget double, du fonds Barnier de lutte contre les catastrophes naturelles, ou encore de l'AFITF.

Le budget tient intégralement les engagements financiers pris dans le cadre du Grenelle. Au total, ce sont près de 19 milliards d'euros en autorisations d'engagement et 7,3 milliards d'euros en crédits de paiement qui seront mobilisés par l'État sur la période 2009-2011, représentant une enveloppe annuelle supplémentaire de 1,2 milliard sur trois ans.

Une fois de plus, il faut souligner que les objectifs sont sanctuarisés suite à des arbitrages gouvernementaux sur les trois prochaines années. C'était d'autant plus nécessaire que l'ampleur des engagements nécessitera plusieurs années pour mettre en place les mesures prévues et bénéficier des nouveaux prélèvements. Je tiens à préciser que ces engagements seront respectés.

Ainsi, en matière de logement, le budget prévoit le financement de l'éco-prêt à taux zéro pour les rénovations thermiques lourdes, ainsi que des prêts ultra-bonifiés pour les rénovations des logements sociaux les plus dégradés.

S'agissant des transports alternatifs à la route, la relance du fret mais aussi du transport de voyageurs est réelle, avec une augmentation de près de 16 % des crédits affectés à l'AFITF.

De nombreux autres engagements du Grenelle trouvent une traduction concrète dans le budget pour 2009 : le renforcement de la lutte contre les risques naturels et technologiques et contre les nuisances sonores, la préservation de la biodiversité au moyen des trames verte et bleue, ou le développement de l'agriculture biologique.

Il faut également souligner que tous les moyens accordés au Grenelle de l'environnement sont fiscalement neutres – ainsi que vous vous y étiez engagée, madame la secrétaire d'État. Sur la période 2009-2011, l'augmentation des prélèvements obligatoires sera compensée par une augmentation des allègements fiscaux et, à mesure de la montée en puissance du dispositif, les crédits de paiement augmenteront progressivement pour passer de 1,1 milliard cette année à 2,1 milliards en 2010 et à 4,1 milliards en 2011.

Le projet de loi de finances pour 2009 constitue bien l'un des actes fondateurs qui consacrent la transition vers notre nouveau modèle de société.

Le milieu du XX^e siècle s'est caractérisé par l'affrontement de modèles de sociétés fondés sur des idéologies totalitaires, qui ont privé les individus des libertés essentielles et conduit les nations à se faire la guerre. La fin du même siècle, prenant le contre-pied de ces systèmes, a fait du libre marché et du développement frénétique de l'économie sa seule raison d'être. L'enrichissement est devenu la seule valeur de référence des pays développés ou en voie de l'être. L'URSS de Lénine et la Chine de Mao sont devenus les pays à plus forte croissance, tant dans le domaine économique que dans celui du nombre de milliardaires ou de la pollution.

La pénurie des ressources naturelles, conjuguée à des spéculations boursières immatures et incontrôlées, est alors devenue une évidence. La perception d'un dérèglement planétaire s'est généralisée chez nos concitoyens. Pis encore, le lien social s'est définitivement distendu entre des individus animés en permanence par la soif de s'enrichir. La famille s'est disloquée, l'engagement associatif, syndical, politique, religieux s'est

considérablement érodé. L'Occident a alors pris conscience qu'il lui incombait de corriger ce système, non pas en remettant en cause le principe d'un développement nécessaire à l'épanouissement du plus grand nombre, mais en faisant disparaître les effets les plus nocifs d'une économie non régulée sur la gestion des ressources et sur le lien social.

Si, pour des raisons culturelles, certains pays occidentaux continuent de faire aveuglément confiance au marché, à son pouvoir d'autorégulation et aux seules vertus de la recherche du profit, d'autres, notamment la France, considèrent qu'il convient de se fixer des objectifs précis et contraignants, que la capacité d'entraînement de la puissance publique permettra d'atteindre.

C'est ce qu'a parfaitement compris le Président de la République en engageant notre société dans le Grenelle de l'environnement. Une révolution en douceur s'organise, tant en matière de régulation des impacts environnementaux dans le cadre de ce budget, que de retissage du lien social, grâce à la recherche de consensus dans la société civile et, demain, chez tous nos concitoyens invités à donner leur avis.

La grave crise économique que nous traversons ne doit pas nous conduire à déréguler nos systèmes d'échanges ni à réduire les mécanismes d'incitation à de meilleures pratiques environnementales, bien au contraire. Ces difficultés doivent nous faire envisager la mise en place de mesures fortes et partagées afin d'améliorer le système de production mondial, de mieux équilibrer le prélèvement et la répartition de nos ressources, de respecter davantage l'environnement et de retisser le lien social. Nous devons donc promouvoir un nouveau modèle de société, le diffuser ensuite en Europe puis dans le monde occidental.

Je mesure combien cette tâche est exaltante, mais il faut que nous continuions à nous mobiliser inlassablement, tant les facteurs de résistance sont nombreux.

Face à ces enjeux, les acteurs du Grenelle ne comprendraient pas, après un vote à la quasi-unanimité en première lecture, que le texte de programmation du Grenelle 1 ne soit pas rapidement adopté. Nous ne comprendrions pas davantage que le Grenelle 2, qui doit mettre en place les instruments normatifs et techniques indispensables à la mise en œuvre des grands principes adoptés unanimement, ne soit pas rapidement inscrit à l'ordre du jour.

En attendant la suite avec impatience, le groupe UMP votera le budget qui nous est proposé aujourd'hui pour l'écologie. Il est remarquable et constitue une étape majeure dans la réalisation des engagements du Grenelle de l'environnement. J'espère que, malgré nos différences, nous pourrions tous nous retrouver sur ce vote. Quel beau symbole ce serait, s'agissant d'un texte qui traduit en détail les objectifs de la société civile et des acteurs environnementaux, et qui démontre que nous nous engageons vers une transformation radicale de nos pratiques !

M. Serge Grouard. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Bernard Lesterlin.

M. Bernard Lesterlin. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, le budget de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » est affiché en forte augmentation. On pourrait penser qu'il s'agit là de la conséquence logique du Grenelle de l'environnement, mais à y regarder de plus près, cette augmentation de 1,2 milliard d'euro – soit plus 38 % – est due pour l'essentiel à la budgétisation des subventions à l'AFITF. En effet, la structure de votre budget a été modifiée : le programme 203, « Infrastructures et services de transports », regroupe

dorénavant tous les indicateurs et financements du secteur, conformément à la vocation transversale de votre ministère et aux souhaits du Grenelle. Nous vous en donnons acte.

Mais en vous accordant sa confiance par le vote du Grenelle 1 à une très large majorité, notre assemblée n'attendait pas un simple nouvel habillage des chiffres. Le Grenelle 1 sous-tend au contraire une stratégie de long terme et des moyens. Or, le compte n'y est pas.

Vous aviez annoncé qu'après les intentions viendraient les précisions, objets du Grenelle 2. Surtout, ces précisions devaient être confirmées par le budget, que vous avez vous-même qualifié de « Grenelle 3 » : force est de constater que vous ne nous envoyez pas un signal encourageant.

En fait, à périmètre constant, votre budget est en baisse de 1,8 % par rapport à 2008 et vous le savez. Cela se traduira par la suppression de 1 400 emplois au MEEDDAT,...

M. Yves Cochet. Eh oui !

M. Bernard Lesterlin. ...la restriction de l'ingénierie publique aux seules petites communes ou la réduction de 10,6 % de la recherche : un comble quand on sait le besoin d'innovation que suscitera l'application du Grenelle. Ce ne sont là que trois exemples.

Pour se cantonner au secteur du transport, l'absence d'apport financier nouveau signifie l'impossibilité d'amorcer le report modal annoncé dans le Grenelle 1 – programme LGV, retour à un financement de transports en commun en site propre, régénération ferroviaire, fret innovant, canal Seine-Nord –, auquel nous tenons tous.

Les concours de l'État à RFF sont en baisse de 63 millions d'euros, comme l'indique le bleu en page 67. Vous avez bien imprudemment privatisé les autoroutes dont les recettes d'exploitation vous échappent dorénavant.

M. Yves Cochet. Eh oui !

M. Bernard Lesterlin. Quant au produit de l'eurovignette poids lourds, il faudra attendre 2011 pour le percevoir.

Il y a quelques jours, M. Borloo a annoncé 13 milliards d'euros pour la rénovation du réseau ferroviaire. C'est bien. Mais pouvez-vous nous indiquer à quelle nouvelle consolidation correspond, sur cinq ans, compte tenu des crédits existants, cet affichage alléchant ?

À titre d'illustration, ma région, l'Auvergne, bénéficie du record, peu enviable, des ralentissements de trains. Quand allez-vous pouvoir enfin nous annoncer la réouverture des lignes que la SNCF vient de « suspendre » pour cause de sécurité : le tronçon Montluçon-Ussel du Paris-Ussel, la liaison Montluçon-Clermont-Ferrand par Volvic – deux lignes qui desservent des bassins industriels, dont le fret se retrouve dorénavant sur les routes ?

Nous nous félicitons que l'étude de RFF conclue à un doublement de la LGV Paris-Lyon par Orléans, Bourges et l'Allier, ce qui permettra de désenclaver le Massif Central, d'amorcer la transversale européenne et d'honorer la promesse d'une ligne à grande vitesse Paris-Lyon-Clermont-Ferrand, telles que votées dans le Grenelle 1. En attendant ces perspectives à long terme, sans doute allez-vous pouvoir nous dire quand sera électrifiée la ligne Montluçon-Bourges-Vierzon, qui reliera la deuxième ville d'Auvergne à ce futur axe TGV, à moins que vous n'envisagiez – pourquoi pas ? – de lui faire longer l'autoroute A 71 jusqu'à Montluçon ?

Madame la secrétaire d'État, nous attendons que vous puissiez nous rassurer. Après ce vote du 21 octobre, que vous avez savouré, je dois vous avouer que votre budget est de nature à nous inquiéter sur l'effectivité de vos promesses.

L'émergence de la crise financière ne saurait tout justifier. La crise écologique est là depuis longtemps. Elle ne se résoudra pas toute seule avec le temps. Au contraire, elle nécessite une mobilisation massive de tous, certainement aussi de l'État et – pourquoi ne pas le dire ? – de l'Europe, que nous trouvons singulièrement absente de vos textes et de vos perspectives.

C'est sous la présidence française de l'Union que nous aurions dû amorcer cette mobilisation des Vingt-sept, fussent-ils majoritairement libéraux, mais l'intervention des États n'est-elle pas revenue à l'ordre du jour ?

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, je ne formulerai que trois remarques, car le temps m'est compté.

Le budget 2009 fait un peu de place à l'écologie.

M. François Vannson. C'est déjà bien !

M. Yves Cochet. Certes ! On ne peut que se féliciter des 5 % d'augmentation – optique, comme on disait jadis – par rapport à l'an passé. Mais, comme l'a dit le précédent orateur, c'est par la budgétisation d'une subvention. Cette légère hausse des crédits est curieusement suivie d'une baisse, lorsque l'on considère les crédits à l'horizon 2011. L'écologie obtient 10,07 milliards en 2009, mais nous retomberons dans deux ans à 9,34 milliards.

Ainsi, le domaine de l'écologie, présenté comme prioritaire par le Gouvernement devient-il à nouveau moins prioritaire, voire perdant dès 2011, alors que les mesures prévues dans le Grenelle exigeraient au contraire une augmentation des crédits alloués.

La confrontation des chiffres des autorisations d'engagement, qui n'engagent rien, avec ceux des crédits de paiement réels peut parfois créer la confusion. On constate, en deux ans, une baisse très claire des sommes allouées au MEEDDAT, tant pour les autorisations d'engagement que pour les crédits de paiement. Pourquoi donc évolue-t-on, sur trois ans, plutôt vers la baisse que vers la hausse ?

Je déplore, comme l'orateur précédent, le non-renouvellement de 1 400 équivalents temps plein au ministère, sous prétexte de « rationalisation de son action » – je cite le document budgétaire. Les litotes linguistiques sont souvent amusantes lorsque l'on veut imposer un concept... Comment les 423 emplois redéployés vers des politiques issues du Grenelle suffiront-ils à compenser les 1 400 départs à la retraite qui ne seront pas remplacés ?

Selon M. Borloo, ce budget constitue « une première étape vers un verdissement de la fiscalité ». Nous en sommes d'accord, et le mot « étape » traduit bien l'idée d'une transition, qui devrait permettre une prise en compte plus grande des enjeux environnementaux – l'internalisation nécessaire de certaines externalités, la taxation de la production plutôt que du travail. Nous sommes donc d'accord sur le principe.

Mais comment devons-nous interpréter les diminutions annoncées de moyens à la fois financiers et humains ? Le projet est ambitieux, mais sa continuité n'est pas totalement assurée dans les années à venir. On déplore l'absence de mise en place d'une contribution « climat-énergie », dite « taxe carbone », annoncée pourtant, au moment de la ratification

du pacte écologique, comme une mesure phare de la fiscalité « verte ». M. Borloo indiquait hier que, dès le mois de janvier, un groupe de savants et d'experts étudierait sa faisabilité. J'en attends les résultats au plus tôt, et je reviendrai sur ce point tout à l'heure, par le biais d'une question.

Un autre élément inquiétant de ce budget est le manque de volontarisme environnemental. Nous avons vu que, lors de l'examen en première lecture du Grenelle par notre assemblée, les normes avaient été quelque peu « rabotées ». Je vous avais posé une question en commission, madame la secrétaire d'État, sur la compensation entre la taxe poids lourds et la prime à l'essieu. M. Bussereau, qui était présent ce matin, a indiqué que la baisse de cette dernière était simplement une façon de rejoindre la moyenne européenne, une sorte de compensation permettant aux transporteurs routiers de faire face à la concurrence et d'aborder dans les meilleures conditions la mise en œuvre de la redevance poids lourds. Un amendement a été déposé par quelques collègues bretons. Breton moi-même, je considère cependant que cela ne saurait suffire à le rendre acceptable – d'autant qu'il existe, monsieur Dionis du Séjour, d'autres régions périphériques... (*Sourires.*)

M. Jean Dionis du Séjour. Eh oui !

M. Yves Cochet. Si l'on voulait tuer la redevance poids lourds, on ne s'y prendrait pas autrement !

Il est préférable qu'elle soit créée telle qu'elle a été annoncée, afin que tout le monde soit logé à la même enseigne. Cela pose évidemment le problème du transport sur de courtes distances – 150 ou même 300 kilomètres. J'ai examiné l'évolution de la SNCF de 1921 jusqu'à 2008. Le nombre de lignes et de gares ouvertes a été divisé par dix. Je prends l'exemple de Montreuil-sur-Ille, capitale granitière de Bretagne – et de France – il y a encore une trentaine d'années. Maintenant, en Bretagne, on fait tailler les pierres tombales dans du granit chinois !

M. Christian Jacob. Il y a pourtant le granit de Perros-Guirec !

M. Yves Cochet. Ce n'est pas le même ! Il est radioactif – et rose. C'est l'un des trois seuls granits roses du monde... (*Rires.*)

Mme la présidente. Mon cher collègue, je vous prie de conclure.

M. Yves Cochet. Je conclus, madame la présidente.

Vous souhaitez un Grenelle avec une fiscalité neutre, et nous en sommes d'accord. Mais une place insuffisante a été accordée aux collectivités locales. En outre, le projet de budget n'apporte pas, en l'état, de réponses précises sur les taxes vertes, qui ne sont pas encore formellement arrêtées.

M. André Chassaigne. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Grouard.

M. Serge Grouard. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, je voudrais insister sur cinq des principales caractéristiques objectives du projet de budget qui nous est aujourd'hui soumis.

La première est que les engagements du Grenelle sont respectés.

M. Bertrand Pancher. Absolument !

M. Serge Grouard. Tous les programmes du Grenelle sont financés à hauteur de ce qui était prévu initialement. Le total des crédits de paiement s'élève à 7,3 milliards d'euros sur la période 2008-2011, ce qui est mieux que pour les autorisa-

tions d'engagement. Il s'agit d'un budget ambitieux, qui répond à la logique dans laquelle nous sommes entrés avec le Grenelle de l'environnement.

La deuxième caractéristique concerne les ingrédients du « verdissement » budgétaire et fiscal. Il existe dans ce projet de budget de nombreux éléments concrets et novateurs qui s'inscrivent dans cette logique dont nous avons débattu ici. Je donnerai quelques exemples, d'autant plus remarquables – cela répond aux interrogations de M. Cochet – que tout ne figure pas dans le projet de budget.

Ainsi, nous n'avons pas encore évoqué les allègements fiscaux : un milliard d'euros correspondant aux dispositions prévues à l'article 200 *quater* du code général des impôts, heureusement prorogé, et dont un million de ménages pourront bénéficier. À un moment où l'on parle beaucoup de pouvoir d'achat, c'est un élément très positif.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

M. Serge Grouard. Deuxième élément : dans le budget de recherche et développement, 700 millions d'euros s'inscrivent dans la logique du « verdissement » de la recherche.

Troisième élément : la TGAP, dont la croissance permet au budget de l'ADEME de faire plus que doubler, pour atteindre 800 millions d'euros.

Il est indispensable de mettre en œuvre immédiatement la taxe poids lourds, ...

M. Bertrand Pancher. Oui !

M. Serge Grouard. ...afin que les appels d'offres puissent être lancés l'année prochaine et qu'elle s'applique à partir de 2011.

Cette taxe permettra d'abonder le budget de l'AFITF, qui servira à financer un certain nombre de programmes de transports urbains collectifs et de lignes à grande vitesse. Nous devons être conscients que, si elle venait à disparaître, le financement de ces programmes serait très largement amputé. Il ne peut donc en être question.

Monsieur Chassaigne, le fonds Barnier ne double pas, mais augmente de moitié. Cette augmentation ne pénalisera pas les ménages, puisque, à l'intérieur de l'enveloppe, la part du fonds Barnier passe de 8 à 12 %, mais que le total reste le même.

Troisième caractéristique : la stabilité globale des prélèvements obligatoires. On nous a parfois dit que le Grenelle les alourdirait, notamment ceux pesant sur les ménages. Il n'en est rien, puisque l'addition des mesures fiscales nouvelles et des allègements fiscaux aboutit au montant, à peu près équivalent, de 2,8 milliards d'euros ; 2,8 moins 2,8, cela fait zéro.

M. Christian Jacob et M. Bertrand Pancher. Tout à fait !

M. Serge Grouard. Il n'y a donc pas d'augmentation des prélèvements obligatoires.

Quatrième caractéristique de ce budget : il donne une perspective sur trois ans. Il s'inscrit dans la logique de pluriannualité qui sécurise, autant que faire se peut, les financements, et permettra d'accompagner la montée en puissance du Grenelle de l'environnement, au travers de la réalisation des projets qui arriveront progressivement à maturité. Cet accompagnement de la montée en puissance sur trois ans me paraît très important.

Cinquième caractéristique, enfin : la transversalité. Un certain nombre de dispositions budgétaires importantes figurent, non pas dans le budget du ministère de l'écologie,

mais dans d'autres budgets. Le total accroît donc la part de la préoccupation environnementaliste et écologique dans l'ensemble de la loi de finances.

Avec le Grenelle 1, nous avons mis en orbite le premier étage de la fusée. Avec ce projet de budget, nous en sommes au deuxième étage ; il nous reste à adjoindre le troisième, à savoir le Grenelle 2, que nous attendons avec impatience et soutiendrons avec ardeur. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. Madame la secrétaire d'État, permettez-moi de saluer à nouveau la performance que vous avez accomplie en mettant en œuvre, avec Jean-Louis Borloo, le Grenelle de l'environnement. Je l'avoue, je n'y croyais pas car j'étais persuadé que cela ne mènerait à rien. Vous avez réussi un tour de force en faisant participer tout le monde. Je sais, pour m'y être essayé à plusieurs reprises dans mes modestes entreprises, que l'exercice est particulièrement difficile et demande de la constance ; je suis donc favorablement impressionné.

Permettez-moi aussi de dire que je trouve votre cabinet sympathique, compréhensif et empreint de sensibilité. *(Sourires.)*

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie. Je sais à qui s'adresse ce compliment ! *(Sourires.)*

M. Jean Lassalle. Je pense notamment à M. le directeur des espaces de la nature. Ma seule réserve concerne un de vos collaborateurs qu'il faudrait peut-être guider dans la voie de la gentillesse, mais je ne doute pas qu'il y parvienne.

En dépit du vote exceptionnel et quasi unanime qui a eu lieu dans cet hémicycle, il n'en va pas de même dans nos campagnes, qui mettent un peu de temps à comprendre les bienfaits qu'on leur prépare. Elles constatent que les prix agricoles s'effondrent – je l'ai fait remarquer hier à Michel Barnier –, que les installations agricoles ferment les unes après les autres, et cela vaut aussi pour les artisans et les commerçants. Les raisons sont connues : on n'a pas su former les jeunes qui auraient pu reprendre les exploitations et on n'a pas su insuffler l'esprit d'initiative. Les médecins refusent de s'installer dans les campagnes et l'on ne compte plus le nombre de maternités qui ferment. Pour toutes ces raisons, les habitants des campagnes ont du mal à percevoir les bienfaits du Grenelle de l'environnement, même si, peut-être, ils changeront d'avis un jour.

Aussi me permettrai-je de vous suggérer de consacrer une partie de ce budget à la relation avec les territoires et à l'explication. Nous avons le devoir de former des sages et des facilitateurs. Nous voyons trop souvent, dans nos campagnes, débarquer des femmes et des hommes brillants, bardés de diplômes. Même si je suis très heureux de les entendre, ils me font également un peu peur, car ils ne comprennent pas l'âme de nos territoires qui sont en grand danger. Si nous voulons sortir de cette espèce de folie où nous nous trouvons, de cet univers qui a fabriqué d'immenses cages à lapins jouxtant des réserves, encore plus immenses, d'Indiens, nous devons recréer du lien social, de la conversation, faire circuler de la parole, de la sagesse, de l'amitié et même de l'amour ! *(Sourires.)* C'est de ce manque que nous souffrons.

Il est donc primordial de former ces jeunes en sciences politiques, certes, mais aussi de leur faire faire des stages dans des cabanes de bergers, de leur apprendre à fabriquer du fromage ou de participer à des coupes forestières. *(Rires.)*

M. Bernard Lesterlin. Très bien !

M. Jean Lassalle. Ils se rendraient ainsi compte que nous ne faisons aucun mal à la nature et que nous pouvons même avoir besoin d'eux !

Je crains que le Grenelle de l'environnement ne bloque tous nos projets en matière de construction de routes et d'autoroutes. Je pense même qu'il ne s'en construira, malheureusement, aucune dans les dix ans qui viennent. Je regrette que la liaison Pau-Oloron ne se fasse pas : cette très belle ville va mourir parce qu'elle ne sera pas désenclavée, alors qu'elle offre un bassin industriel important. Pour les trains, appréciés de tous, il en va de même. La liaison Lyon-Turin, dont le financement est assuré, ne se fera pas en raison de l'insurrection probable que cela susciterait dans la vallée d'Aoste.

Pour accompagner les mesures prises, il est nécessaire de former davantage de personnes dont le rôle serait d'expliquer, de faciliter l'acceptation des décisions et d'encourager, sur le terrain, la création d'organismes qui réunissent, comme vous avez su le faire, l'ensemble des acteurs concernés.

Pour ne pas être désagréable, je ne parlerai pas de Nicolas Hulot, si ce n'est pour suggérer à la Cour des comptes de faire un petit contrôle... Je ne parlerai pas non plus du WWF, qui mériterait qu'une enquête parlementaire soit menée pour déterminer l'origine de ses subsides. Si nous devons travailler avec ces fondations, il est impératif que nous connaissions leurs sources de financement.

Pour le reste, madame la secrétaire d'État, j'ai beaucoup d'admiration pour vous. Vous êtes si brillante que je n'ai pas d'inquiétude : je sais que vous saurez nous tirer d'affaire ! *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, je concentrai mon propos sur des problématiques, certes particulières, mais ô combien importantes. Je parlerai d'abord de l'avenir des parcs nationaux, ensuite de l'extension du versement transport aux autorités organisatrices de transport en zone touristique non urbaine, enfin de la mise en place de l'intermodalité là où il n'y a pas d'alternative à la route – et je reviendrai sur la pertinence de la taxe sur les poids lourds, contre laquelle il semblerait que la Bretagne monte au créneau.

En 2006, nous avons voté à l'unanimité une loi sur les parcs nationaux, loi très en retrait par rapport aux préconisations de notre collègue Giran. Nous étions, à l'époque, et nous sommes encore un certain nombre à croire à l'utilité des parcs nationaux qui sont des outils de protection et de développement. En ce qui me concerne, je participe depuis 1989 au conseil d'administration du parc national des Écrins et j'en ai présidé la commission permanente sous différents présidents, dont un certain Patrick Ollier !

Cette loi qui lie territoires et parcs nationaux fonctionne bien. Pour participer aux réunions, je sais que nous mettons en œuvre ses dispositions. Ce sujet intéresse beaucoup de monde, car les réunions de concertation avec les élus et les populations font salle comble dans des vallées pourtant très reculées ! C'est le signe que se met en mouvement un processus de citoyenneté, en même temps qu'un excellent exercice de démocratie.

Les parcs nationaux ont besoin de moyens, qui font partie du service après-vote de la loi ! J'appelle votre attention, madame la secrétaire d'État, sur l'évolution des taux de cotisations pour pension des fonctionnaires. Depuis quelques années, l'État s'est engagé dans un processus d'augmentation des taux, passés de 33 % à 39,5 %, puis à 49,5 % du traitement brut. Cette évolution pose problème à tous les

établissements publics de l'État, mais particulièrement aux parcs nationaux. Pour ce qui est du parc national des Écrins, une négociation a donné lieu, fin 2006, à un contrat d'objectifs visant à une gestion moderne du service public. Les responsables de la gestion de cet établissement public s'étaient fondés sur le taux de 39,5 % ; l'augmentation de plus de dix points intervenue depuis, et qui représente quelque 442 000 euros pour l'exercice 2009, menace donc son équilibre budgétaire.

Je vous ai déjà interrogée sur ce thème l'année dernière, madame la secrétaire d'État : une réponse satisfaisante a été apportée par le biais d'un amendement qui a permis d'arriver à l'équilibre des comptes. Nous devons maintenant trouver une solution durable pour ne pas devoir quémander chaque année des crédits de fonctionnement complémentaires. Nous avons donc demandé des moyens nouveaux pour 2009. Cela étant, je comprendrais parfaitement que ces moyens soient, en priorité, alloués aux nouveaux parcs nationaux, mais il faut respecter les contrats d'objectifs afin que les parcs nationaux puissent fonctionner normalement. Je souhaite, madame la secrétaire d'État, que nous trouvions une solution fiable et pérenne.

Je souhaite aborder en second lieu la question du fameux versement transport, qui laisse de côté les zones touristiques qui ne sont pas des zones urbaines. Le choix est vite fait lorsqu'il n'y a pas de transport terminal : la voiture individuelle s'impose. Permettez-moi, à cet égard, de vous renvoyer aux conclusions de la deuxième conférence internationale sur le changement climatique et le tourisme qui a eu lieu à Davos en 2007. Les experts mondiaux ont dit clairement que, devant la croissance continue du secteur du tourisme, les émissions de gaz à effet de serre y augmenteront de 150 % dans les trente prochaines années, et que les trois quarts de ces émissions sont dues au seul transport entre le domicile et la destination. Il faut donc créer des conditions favorables à la mobilité interne et externe par des transports collectifs dans les zones touristiques, sachant que c'est en montagne que le bât blesse le plus, car l'effet du réchauffement climatique y est amplifié et particulièrement dévastateur.

Proposant l'an dernier que le versement transport prenne en compte d'une manière ou d'une autre la population touristique, je m'étais fait répondre qu'il s'agissait d'une excellente idée, mais qu'il fallait l'approfondir en concertation avec l'ensemble des associations d'élus concernés – ce dont je suis convenu – et que l'amendement – que l'on m'invitait à retirer – serait discuté dans le cadre du Grenelle 1. Or il n'en a rien été : il m'a été alors affirmé qu'il le serait dans le cadre du projet de loi de finances pour 2009 – ou du Grenelle 2 ! Je suis donc en droit de me demander s'il y a une réelle volonté d'aboutir...

Le *statu quo* porte préjudice à tout un corps social, celui des saisonniers du tourisme, déjà largement pénalisés par un régime très particulier d'indemnisation du chômage. À l'issue du troisième contrat, en effet, ils ne relèvent plus de l'assurance chômage, et ne bénéficient pas non plus d'une prime de précarité. Ils subissent en quelque sorte une double peine, car ils n'ont pas davantage droit au versement transport.

Nous devons absolument régler cette question. Il ne s'agit nullement de créer une taxe nouvelle : la disposition que je propose n'aurait aucune incidence sur les finances de l'État. Elle fait d'ailleurs l'unanimité, puisqu'elle a été reprise, dans les mêmes termes, par nos collègues de l'UMP. Il faut donc, au moins, fixer un calendrier pour sortir du blocage. Vous

avez, madame la secrétaire d'État, toute légitimité pour enclencher ce processus. Je n'hésiterai pas à employer une formule désormais célèbre : *Yes, we can!* (*Sourires.*)

Le troisième aspect, dont je traiterai plus brièvement, est l'introduction de l'intermodalité là où il n'existe aucune autre solution que la route. Nous connaissons bien le problème : dans les Alpes du Sud, dont je suis un élu, aucun percement ferroviaire n'offre pour l'instant d'alternative. Nous servons donc de déviation routière gratuite au tunnel routier du Fréjus, avant, sans doute, d'en tenir lieu pour le Lyon-Turin ferroviaire, dont je souhaite la réalisation.

Il serait donc tout à fait pertinent d'appliquer la taxation sur les poids lourds à certains itinéraires passant par les cols. Au moins rééquilibrerait-on ainsi la situation : actuellement, la circulation est parfaitement sûre dans les tunnels, mais très dangereuse sur certains réseaux routiers nationaux – ou départementaux, comme le disait tout à l'heure M. Dionis du Séjour.

Plusieurs rapports émanant des services de l'État attestent ainsi des dangers que présentent certains itinéraires, dont le col du Montgenèvre, situé sur une route nationale, et celui de Larche, dans les Alpes-de-Haute-Provence voisines, sur une route départementale. Si la taxation sur les poids lourds n'y est pas appliquée, on continuera d'emprunter une route gratuite plus volontiers qu'un tunnel payant. On sait que lorsque l'on prend des arrêtés de réglementation, ils ne sont pas respectés, d'autant que l'amende est inférieure au prix du passage par le tunnel. La situation est donc dramatique.

Ainsi, si certaines *fines terrae* en France ne sont pas disposées à subir la taxation sur les poids lourds, d'autres – plus au sud, plus près des Alpes – l'appellent de leurs vœux, car elle leur éviterait de servir demain de couloirs à camions dans certaines zones.

M. André Chassaing. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. François de Rugy.

M. François de Rugy. Madame la secrétaire d'État, vous savez pouvoir compter sur notre soutien, à condition de faire preuve d'ambition dans votre budget et dans votre politique. Cette ambition est la nôtre, elle est collective, puisque nous avons voté à la quasi-unanimité le Grenelle 1.

J'ai malheureusement l'impression que plusieurs de vos collègues du Gouvernement ne vous apportent pas le même soutien, à commencer par ceux de Bercy, qui n'ont rien trouvé de mieux à faire, après les vacances d'été, que de torpiller les prémices de la fiscalité écologique. Ils ont hélas obtenu gain de cause.

Ce PLF pour 2009 devrait constituer l'une des premières traductions concrètes des engagements contenus dans le Grenelle 1. Dans le domaine des transports – sur lequel je me concentrerai –, l'objectif que nous avons adopté en votant cette loi était, rappelons-le, de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici à 2020, afin de les ramener à cette date à leur niveau de 1990. Mais il ne suffit pas d'affirmer cet objectif ni de l'inscrire dans la loi : sans conséquence concrète, non seulement il ne sert à rien, mais notre ambition commune perd toute crédibilité. Nous sommes donc quelque peu surpris de constater la baisse, certes modeste, mais indéniable, de la ligne « Transports », qui perd 70 millions par rapport à 2008.

Il est vrai que la « taxe poids lourds » – appellation la plus claire – est également inscrite dans le budget ; il s'agit là de la mesure la plus visible. Mais, on le sait, elle n'entrera pas en vigueur en 2009, car son introduction prendra beaucoup de

temps. En outre, des députés UMP ont déposé des amendements tendant à supprimer purement et simplement l'article qui en propose – encore très timidement – l'application. Je tiens à dénoncer vivement ce procédé scandaleux. En effet, l'article de la loi Grenelle sur la taxe poids lourds est déjà issu d'un compromis : de nombreuses concessions ont été accordées à ceux qui n'en voulaient pas, et qui montrent aujourd'hui leur vrai visage en tentant de la supprimer.

Je le dis d'autant plus tranquillement que je suis élu de Loire-Atlantique et que la proposition émane de nombreux députés du reste de la Bretagne, qui relaient ainsi l'opposition à cette taxe des transporteurs routiers bretons, lesquels bénéficient pourtant d'un réseau autoroutier entièrement gratuit.

M. Christophe Priou, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire pour l'environnement et l'énergie. Mais la Loire-Atlantique est-elle en Bretagne ? (Sourires.)

M. François de Rugy. Sur l'affectation de cette taxe – si elle est appliquée –, j'espère que vous vous montrerez claire, madame la secrétaire d'État. En effet, son versement à l'AFITF, si satisfaisant soit-il, ne garantit pas qu'elle sera réservée aux seuls projets non routiers – ferroviaires ou, éventuellement, fluviaux. Or la part du budget de l'agence consacrée aux projets routiers, qui atteignait 874 millions en 2008, augmentait de 80 millions en 2009. La solution la plus simple consisterait à réserver le financement assuré par l'agence aux seuls projets ferroviaires et à exclure les projets routiers de son domaine de compétence.

En outre, le développement des transports urbains, notamment en site propre, faisait partie des objectifs clairs du Grenelle. Le Président de la République avait lui-même évoqué l'objectif de 1 500 kilomètres de couloirs de bus et de tramways hors Île-de-France. Avec les associations d'élus, nous avons évalué le financement de la mesure à 4 milliards ; le Grenelle ne parlait plus que de 2,5 milliards ; le PLF est encore en deçà de cette somme.

Or nos villes ont besoin que l'on développe les transports en commun, notamment, voire surtout, celles qui les ont déjà beaucoup développés : il ne s'agit plus aujourd'hui de convaincre nos concitoyens de les emprunter, mais, dans plusieurs villes extérieures à l'Île-de-France – dont Nantes –, de faire face à la saturation de certaines lignes victimes de leur succès. Nous devons remédier à cette situation par des investissements ; or les ressources des collectivités locales n'y suffiront pas, surtout si vous contribuez à les amoindrir par des réformes comme celle de la taxe professionnelle.

S'agissant enfin du renouvellement du réseau ferroviaire national, avant d'envisager de construire de nouvelles lignes – ce qu'il faudra sans doute faire –, il faut entretenir correctement notre réseau. Or, malheureusement, le budget est également en baisse dans ce domaine.

M. André Chassaigne. Tout à fait !

M. François de Rugy. Pour ces raisons, madame la secrétaire d'État, vous comprendrez que nous ne pouvons malheureusement approuver votre projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. J'aborderai le budget de cette mission « Écologie, développement et aménagement durables » sous l'angle du Grenelle de l'environnement ; vous n'en serez pas surprise, madame la secrétaire d'État.

Pour atteindre les objectifs du Grenelle, des actes forts et déterminés sont nécessaires. J'en retiendrai trois, qui m'amèneront à vous interroger sur trois points : l'organisation du grand ministère que constitue le MEEDDAT, voulu à juste titre par le Président de la République ; une législation volontariste, dotée de moyens budgétaires et fiscaux ; enfin, des opérateurs efficaces.

Sur le premier point, comme M. le ministre d'État l'a rappelé dans son propos introductif, il a été décidé de créer deux structures transversales : le secrétariat général et le commissariat général au développement durable. Le premier regroupe les fonctions support du ministère, afin d'en garantir l'unité et d'assurer un suivi efficace des politiques publiques. Le second vérifie que les principes du développement durable sont appliqués au sein du ministère, mais aussi dans les autres. Il a en outre été décidé de créer cinq directions « métier ».

Une telle réorganisation demande nécessairement du temps. Est-elle aujourd'hui pleinement opérationnelle ? Sinon, où en êtes-vous ?

En ce qui concerne la législation, je me félicite à nouveau du vote quasi unanime – je dis bien quasi unanime, monsieur Chassaigne...

M. François de Rugy. Je l'ai dit moi aussi, mon cher collègue !

M. Serge Poignant. ... –, rappelé par mon collègue de Rugy, de votre projet de loi de programme et d'orientation, dit Grenelle 1, par notre Assemblée, le mois dernier.

J'espère que la navette avec le Sénat ne tardera pas, afin que nos votions définitivement le projet, et que le Grenelle 2, dit d'application, nous sera soumis le plus tôt possible au début de l'an prochain.

La discussion budgétaire qui nous occupe aujourd'hui est une pierre tout aussi essentielle de l'édifice Grenelle. Or, si je me réjouis naturellement de l'ampleur des moyens alloués à la mission « Écologie, développement et aménagement durables », qui s'élèvent à 10,25 milliards en autorisations d'engagement et à 10,07 milliards en crédit de paiement, je vous avoue avoir eu quelque difficulté à évaluer les crédits affectés à l'application des mesures du Grenelle.

Loin de moi l'intention de remettre en cause les acquis de la LOLF, mais pas moins de neuf programmes sont regroupés dans cette mission. En outre, le seul programme « Énergie et après-mines » compte trois actions : la gestion de l'après-mines est, de manière logique, la plus largement dotée, avec 835 millions d'euros ; puis viennent les actions « Énergie et matières premières » – 23 millions – et « Lutte contre le changement climatique » – 21 millions –, laquelle concerne essentiellement la surveillance de la qualité de l'air.

Pour identifier plus clairement les moyens alloués à l'application du Grenelle, il faut se tourner vers d'autres crédits : ceux du programme « Aménagement du territoire » de la mission « Politique des territoires » ; ceux alloués à la recherche au sein de la mission « Recherche et enseignement supérieur » ; le fonds pour la prévention des risques majeurs et naturels, dit fonds Barnier ; les moyens de l'AFITF, ou encore le compte de concours financiers d'avances de fonds d'aides à l'acquisition de véhicules propres.

Il faudra également prendre en considération les dépenses fiscales, dont la création d'un prêt à taux zéro pour la rénovation thermique des résidences principales, l'amélioration des crédits d'impôt, les aides à l'agriculture biologique ou aux forêts, et d'autres mesures qui relèvent des articles non rattachés.

Pourrions-nous disposer, madame la secrétaire d'État, d'un tableau de bord synthétique récapitulant toutes ces mesures à l'issue de la discussion budgétaire, pour un bon suivi pluriannuel de tous les moyens concourant à l'application du Grenelle ?

Enfin, s'agissant des opérateurs, j'insiste sur l'importance qui doit leur être réservée, et que leur réserve ce budget. Mais, là encore pour une meilleure lisibilité, j'aimerais qu'une présentation synthétique des moyens de l'ADEME, rapportés à ceux des années passées, nous permette d'apprécier les moyens nouveaux indéniablement alloués à cet opérateur clé du Grenelle. En effet, outil de l'État, l'agence est aussi le partenaire de référence du grand public, des entreprises et des collectivités territoriales pour satisfaire le mieux possible aux ambitions et aux engagements de la loi Grenelle 1.

Je m'en tiendrai à ces trois questions. Plusieurs de mes collègues ont évoqué les transports et d'autres sujets ; nous y reviendrons naturellement au cours de la discussion.

Madame la secrétaire d'État, en votant le budget de cette mission, en votant le PLF pour 2009, nous allons franchir une nouvelle étape, fondamentale, qui nous conduira vers l'application du Grenelle, vers une nouvelle politique économique, environnementale, sociale et de développement durable, dont nous partageons avec vous l'ambition. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie. Le budget 2009 du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire consacre la priorité accordée par le gouvernement au développement durable. Je vous remercie d'avoir été nombreux à le dire.

Il constitue la traduction financière de la loi Grenelle que votre Assemblée a votée à la quasi-unanimité en première lecture, le 21 octobre dernier ; je vous sais gré de l'avoir fait, et de l'avoir rappelé.

Permettez-moi tout d'abord de mesurer le chemin parcouru depuis le budget 2008, que j'avais qualifié de budget de transition : le Grenelle venait alors d'être porté sur les fonts baptismaux, mais il n'était encore qu'un engagement politique solennel, et non un texte de loi consacré par les élus de la nation.

L'enjeu est aujourd'hui tout autre. Le présent budget est un budget des engagements tenus, puisque tous les engagements financiers de l'État dans le cadre du Grenelle sont intégralement couverts ; un budget d'action immédiate, car, au-delà des principes, il propose des mesures concrètes et opérationnelles permettant d'appliquer les principes déclinés dans la loi que vous avez adoptée ; enfin, un budget de mobilisation en faveur de la croissance et du pouvoir d'achat, grâce à un programme massif d'économies d'énergie dans un contexte d'augmentation des prix de l'énergie – qui repartent à la hausse après une période de fluctuations – et à une stratégie ambitieuse d'investissement dans des secteurs d'avenir à main-d'œuvre dense et peu délocalisable.

Pour présenter ce budget, je décrirai brièvement les crédits et les priorités qu'ils traduisent, je replacerai ensuite leur évolution dans l'épure générale du financement du Grenelle de l'environnement, qui va bien au-delà des seuls crédits budgétaires de cette mission, je reviendrai enfin sur quelques mesures fortes de ce projet de budget.

Permettez-moi au préalable de remercier les rapporteurs spéciaux, M. Pélissard, M. Cacheux, M. de Courson, M. Mariton, et les rapporteurs pour avis, M. Priou, M. Plisson, M. Fruteau, M. Besselat, M. Saddier et M. Guillet. Je dois dire que nous avons eu des échanges extrêmement fructueux avec vos commissions.

Les moyens totaux du ministère s'établiront en 2009 à 20,2 milliards d'euros, soit une progression de 5 % par rapport à 2008, à périmètre constant. Comme l'ont dit Bertrand Pancher et Serge Poignant, ils reposent sur une architecture complexe. À cet égard, votre suggestion d'un tableau de bord est une excellente idée et nous vous en fournissons deux : un annuel et un pluriannuel.

Ces moyens recouvrent à la fois la mission « Écologie, développement, aménagement durable », le budget annexe de l'aviation civile, le compte d'affectation spéciale pour les infractions au code de la route et plusieurs ressources extra-budgétaires importantes qu'il est nécessaire de prendre en compte pour appréhender l'ampleur de l'ensemble, l'AFITF à hauteur de 2,5 milliards d'euros, l'ADEME à hauteur de 432 millions d'euros et puis le fonds Barnier, en augmentation forte, dont les ressources sont prélevées sur le dispositif d'indemnisation des catastrophes naturelles.

Si l'on fait la somme des dotations allouées au développement durable, en évitant de compter deux fois les dotations, comme celle de l'AFITF, et d'intégrer les mesures sans effet sur les moyens du ministère comme les changements de régime de TVA, parce que nous sommes des gens honnêtes, ...

M. François de Rugy. C'est bien le seul ministère qui procède ainsi !

M. Jean Dionis du Séjour. Oui, c'est une véritable révolution !

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. ...on parvient à un total de 20,2 milliards d'euros contre 19,3 milliards d'euros l'année dernière, soit une augmentation de 5 %, ce qui est considérable dans un contexte de stabilisation des dépenses de l'État.

Nous avons tenté de clarifier cette architecture complexe dans le budget pour 2009, je le précise à l'intention de M. de Courson.

La majeure partie du programme « Transports aériens » est ainsi intégrée au budget annexe de l'aviation civile, les nouvelles dépenses étant financées par une augmentation de la quotité de la taxe de l'aviation civile. Les dépenses restantes me semblant du domaine régalien, elles ont été conservées au sein du budget général de l'État. Mais nous étudierons la proposition de M. de Courson d'aller encore plus loin dans l'élargissement du budget annexe.

Le programme « Infrastructures et services de transport », créé dans le budget pour 2009, regroupe l'ensemble des champs relatifs aux transports terrestres et maritimes, avec un outil unique au profit du report modal.

Enfin, nous avons regroupé les dotations consacrées à l'urbanisme, au paysage, à l'eau et à la biodiversité dans un seul programme, en cohérence avec ce que nous avons fait au niveau de l'administration centrale. Nous essayons de faire apparaître la nécessité de concilier les territoires naturels et les espaces urbains et leurs divers usages.

Monsieur Chassaing, je le redis avec force : si l'on s'en tient aux seules dotations examinées aujourd'hui, c'est-à-dire la mission « Écologie, développement et aménagement durables »

et toutes les ressources extra-budgétaires du ministère de l'environnement, la progression est de 4,9% entre 2008 et 2009.

Ces dotations traduisent, en application du Grenelle de l'environnement, un accroissement important de l'effort de l'État et de ses opérateurs en faveur de l'écologie, des transports et de l'énergie.

La priorité budgétaire affichée depuis 2008 en faveur de l'écologie est à nouveau confirmée. Ainsi les dotations des programmes « Urbanisme, paysages, eau et biodiversité » et « Prévention des risques » augmentent respectivement de 10,3% et de 11% en 2009 alors que ces dotations avaient déjà progressé de 25% en 2008. Les moyens budgétaires de l'écologie se seront ainsi accrus de 38% en deux ans.

Les moyens spécifiquement consacrés à la biodiversité progressent de 17% en crédits de paiement en 2009 pour s'établir à 205 millions d'euros et s'articulent autour de plusieurs priorités : la création d'une continuité écologique à travers le déploiement progressif de la trame verte et bleue, dispositions votées dans le cadre du Grenelle 1, la protection des patrimoines naturels les plus remarquables *via* l'extension du réseau des parcs nationaux, des parcs naturels régionaux, des réserves naturelles et des aires marines protégées, l'acquisition de 20 000 hectares de zones humides à l'horizon 2015, grâce notamment au concours des agences de l'eau, monsieur Chanteguet. À cet égard, je veux rassurer M. Giraud à propos des hausses successives des taux de cotisation pour pension des fonctionnaires. Comme elles n'avaient pas été envisagées lors de la conclusion des contrats d'objectifs, nous avons dû augmenter la dotation en 2008 afin de couvrir le surcoût induit et, cette année, malgré un contexte budgétaire serré, la hausse sera à nouveau intégralement compensée par une réévaluation de la dotation financière initialement prévue dans les contrats d'objectifs. Nous consentons ainsi un effort important pour permettre aux parcs nationaux de bien accomplir leurs missions.

Au rang des autres priorités, il faut citer le respect des plans de restauration des espèces sauvages menacées, l'installation du réseau Natura 2000 en mer – soixante-seize sites viennent d'être notifiés. Un effort particulier est, en outre, consenti en faveur de l'amélioration de la connaissance de la biodiversité, avec notamment des actions internationales et la mise en place cette année de la Fondation de recherche scientifique sur la biodiversité, monsieur Chanteguet.

De la même façon, le budget 2009 permettra d'améliorer la qualité écologique des milieux aquatiques. Je vous précise, monsieur Plisson, que 48 millions d'euros seront consacrés en 2009 à cette politique qui s'attachera prioritairement à la poursuite du plan PCB initié en 2007 – et je sais que M. Meunier y est très attaché –, la surveillance de la mise aux normes des stations d'épuration et la protection des aires d'alimentation des captages prioritaires et la mesure du bon état des eaux. À cet égard, je peux vous confirmer que la Caisse des dépôts mettra à disposition des collectivités locales, *via* les agences de l'eau, une enveloppe de prêts de 1,5 milliard d'euros à taux hyperbonifiés pour les aider à financer les derniers travaux prescrits par la directive relative aux eaux résiduaires urbaines.

S'agissant de l'aménagement durable de l'espace, 80 millions d'autorisations d'engagement, en hausse de 28% par rapport à 2008, permettront notamment d'accompagner le développement de la région-capitale et la réalisation des opérations d'intérêt national prévues dans ce cadre.

Pour la prévention des risques naturels, technologiques, industriels et nucléaires, les crédits affectés en 2009 s'élèveront à 237 millions d'euros, soit une forte hausse, de 11 %, en dehors du fonds Barnier et de l'ADEME.

S'agissant des risques industriels, le budget 2009 appuiera la mise en œuvre du deuxième plan national santé environnement. Il soutiendra les actions de l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail et de l'Institut national de l'environnement industriel et des risques pour évaluer les risques dans les domaines de l'air intérieur, des nanoparticules, des ondes et champs électromagnétiques. En application des réglementations REACH et biocides, les expertises des effets sur l'environnement des substances chimiques seront développées.

S'agissant des risques technologiques, les plans de prévention des risques technologiques entreront dans leur phase opérationnelle dès 2009. Les engagements de l'État dans ce domaine passeront de 13 millions d'euros en 2008 à 40 millions d'euros en 2009 pour atteindre 90 millions d'euros en 2011, ce qui permettra d'engager les premières mesures foncières associées à ces plans.

S'agissant des risques naturels, le budget prévoit un quasi-doublement des ressources affectées à la prévention – 205 millions d'euros en 2009 –, à travers une majoration à hauteur de 50 millions d'euros du fonds Barnier. Ces moyens supplémentaires, monsieur Chassaing, permettront de financer les actions prioritaires du Grenelle dans ce domaine, notamment le plan séisme aux Antilles et la réduction de l'exposition des populations au risque d'inondation, qui a malheureusement été d'actualité cette semaine. Ces moyens ne seront pas financés par une augmentation des primes des assurés, il s'agit simplement de mieux partager ressources de prévention et d'indemnisation. Monsieur Pélissard, je suis consciente que ce fonds a connu dans le passé des difficultés de fonctionnement et je m'engage à ce que le rapport annuel de performance pour 2008 de la mission « EDAD » comporte un point précis sur l'utilisation de ces crédits. Par ailleurs, votre assemblée sera prochainement rendue destinataire du rapport annuel du fonds Barnier pour assurer la meilleure transparence.

Monsieur Poignant, au-delà des crédits budgétaires, les ressources de l'ADEME, qui deviendra l'un des principaux opérateurs du Grenelle, passent de 330 millions d'euros en 2008 à 496 millions d'euros en 2009 puis à 743 millions d'euros en 2011, soit une multiplication par 2,3 en trois ans. Elles financeront trois nouveaux fonds créés par le Grenelle, dotés de moyens importants : le fonds « démonstrateurs de nouvelles technologies », dont nous avons parlé dans la loi pour la mise en œuvre du Grenelle 1, le fonds « déchets » et le fonds « chaleur » de soutien à la chaleur collective d'origine renouvelable.

Monsieur Plisson, s'agissant de la mise en place d'une fiscalité incitative sur les déchets, je dois vous préciser qu'un groupe de travail s'y consacre. Il travaille dans un premier temps à lever les très redoutables difficultés techniques liées à ce sujet, M. Pélissard les connaît bien. Par ailleurs, les flux financiers créés par la modification de la TGAP sur les décharges et incinérateurs permettront notamment d'aider les collectivités à passer à un système de redevance incitative dès que cela sera techniquement possible – c'est-à-dire, nous l'espérons, dans les plus brefs délais.

En complément des crédits inscrits au budget de l'État, l'ADEME financera à hauteur de 20 millions d'euros dès 2009 et de 77 millions d'euros en 2011 une politique ambitieuse de résorption des points noirs liés au bruit, et je

sais combien les représentants de la nation y sont attachés, ainsi que la réhabilitation des principaux sites pollués – 11 millions d'euros en 2009 et 25 millions d'euros en 2011. L'ensemble de ces actions nouvelles sera intégralement financé par l'affectation à l'ADEME du produit de la TGAP rénovée.

J'en viens au budget pour les transports, qui est marqué à la fois par le sauvetage financier de l'AFITF et par le financement assuré du développement des infrastructures alternatives à la route prévu dans le Grenelle. C'est aussi le renforcement de l'entretien des structures existantes, la rénovation des réseaux et la poursuite des efforts de sécurité dans tous les modes de transport.

Si l'on intègre les moyens de l'AFITF et ceux du budget annexe de l'aviation civile, les crédits des transports s'élèvent à 9 498 millions d'euros pour 2009, en hausse de 4,4 % par rapport à 2008. Certes, les crédits budgétaires enregistrent, à périmètre comparable, une baisse de 1,3 % par rapport à 2008, qui s'explique principalement par la refonte des concours de l'État à RFF – en diminution de 63 millions en 2009. Mais cette baisse n'est qu'apparente, monsieur Mariton. Compte tenu de l'accroissement des ressources des péages, de l'augmentation des produits de cessions d'actifs de RFF et de l'effort de productivité de la SNCF en tant que gestionnaire délégué d'infrastructures, la baisse des concours publics reste compatible avec le respect intégral du plan de renouvellement du réseau. Cette diminution budgétaire est plus que compensée par la progression des ressources extra-budgétaires puisque le budget annexe de l'aviation civile progresse de plus de 5% en 2009 et celui de l'AFITF, messieurs Chassaing et Chanteguët, de plus de 16%, passant de 2,2 milliards d'euros en 2008 à 2,5 milliards d'euros en 2009.

Pour ce qui est de l'investissement en infrastructures de transports, l'AFITF sera dotée sur la période 2009-2013 d'une enveloppe de 13,8 milliards d'euros afin de financer le développement, prévu dans le Grenelle, des infrastructures alternatives à la route. L'an dernier, je vous le rappelle, l'AFITF était en cessation de paiement; aujourd'hui, son financement est intégralement assuré jusqu'en 2011. Pour l'année 2009, la dotation de 2,5 milliards d'euros de l'Agence sera financée à hauteur de 1,3 milliard d'euros par une partie du produit des amendes radars – 200 millions d'euros –, la taxe d'aménagement du territoire – 600 millions d'euros – et les redevances domaniales dues par les sociétés d'autoroutes – de l'ordre de 400 millions d'euros – qui seront fortement augmentées. Le solde sera financé par une subvention d'équilibre de 1,2 milliard d'euros, émanant du budget de l'État. Cette subvention a vocation à diminuer fortement en 2011, grâce à l'apparition de l'éco-redevance sur les poids lourds, dont le produit à cette date est estimé à 880 millions. Nous discuterons ce point plus largement à l'occasion de l'examen de l'article 60. Pour l'heure, je tiens à vous rassurer: le financement de l'AFITF est assuré pour les trois ans qui viennent.

S'agissant de la redevance sur les poids lourds, je peux répondre d'ores et déjà à M. Dionis du Séjour que la « périphéricité » sera prise en compte, conformément aux préconisations du Grenelle 1.

M. Jean Dionis du Séjour. Quel joli barbarisme!

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. Nous établirons un système juste qui intégrera l'éloignement par la route du chef-lieu du département par rapport aux quarante unités urbaines européennes dépassant le million d'habitants.

M. Serge Grouard. C'est d'une simplicité biblique!

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. À propos des couloirs de camions, M. Giraud a indiqué qu'il y avait plusieurs *finis terrae* en France qui n'avaient pas tous le même point de vue sur la question. Je veux le rassurer: l'un des objectifs de la taxe poids lourds est précisément d'éviter les reports de trafic sur le réseau routier national, non concédé et gratuit. C'est la raison pour laquelle la région Alsace, par exemple, la demande depuis si longtemps. Je confirme à M. Saddier, que je sais très sensible à ce sujet, que c'est bien cet objectif que nous gardons en tête.

M. Mariton s'est demandé s'il ne fallait pas supprimer l'AFITF et la rebudgétiser au motif qu'elle serait financée pour moitié par des dotations budgétaires. Franchement, la question de la pérennité de l'AFITF se poserait si la situation devait perdurer. Mais cette situation n'est que temporaire, dès lors que la subvention budgétaire qui lui est allouée doit être remplacée, dès 2011, par la taxe poids lourds.

J'appelle également son attention sur les risques qu'il y aurait à ne plus sanctuariser la dépense d'infrastructures de transport dans un véhicule budgétaire particulier. On le sait, le budget de l'État a traditionnellement du mal à préserver ses dépenses d'investissement, qui sont parfois victimes des bouclages budgétaires annuels ou des contraintes d'exécution de la dépense. Dans ce contexte, conserver l'AFITF est utile.

M. de Rugy m'a interrogée sur les moyens mis en œuvre pour les transports urbains. 18 milliards d'euros y seront consacrés hors Île-de-France, et 18 milliards d'euros en Île-de-France sur quinze ans. La première phase se chiffre à 12 milliards hors Île-de-France, avec un financement de l'État de 2,5 milliards d'euros – ce sera un financement AFITF. L'État contribuera naturellement aussi au volet Île-de-France.

Au-delà de l'AFITF, le budget 2009 des transports amplifie le soutien au report modal. Les crédits portuaires sont en hausse de 6 millions d'euros, la dotation à Voies navigables de France augmente de 4 millions d'euros pour améliorer l'entretien des voies fluviales et les aides au transport combiné sont majorées de 8 millions d'euros.

Le bon fonctionnement des réseaux de transport est un enjeu majeur pour l'activité économique et pour la sécurité des personnes et des biens. C'est pourquoi le budget 2009 intensifie les actions d'entretien et de régénération des infrastructures.

L'entretien et l'exploitation du réseau routier mobiliseront 456 millions d'euros en 2009, soit la reconduction de la dotation 2008, laquelle était en augmentation de 7 % par rapport à 2007. Cette dotation augmentera à nouveau de 4 millions en 2010 et de 18 millions en 2011.

Les concours de l'État à RFF, qui atteindront 2,4 milliards en 2009, financeront l'accélération du plan de rénovation ferroviaire arrêté en 2006 qui prévoit une dépense supplémentaire de rénovation de 1,8 milliard sur cinq ans.

Lundi dernier, Jean-Louis Borloo a signé avec trois autres ministres le premier contrat de performance État-RFF, qui mobilise une enveloppe très importante pour rénover les voies et les aiguillages. Au total, les volumes d'investissement seront multipliés par 2,5 par rapport à 2005.

M. Mariton m'a interrogée sur l'impact de la crise financière sur les transports. La crise est grave, et son incidence est sensible dans ce secteur. Elle pèse déjà lourdement sur les PME du transport routier de marchandises. Quant au fret ferroviaire et à la voie navigable, ils souffrent également.

Mais il faut bien distinguer les différentes crises auxquelles le secteur est confronté. À la crise de financement de court et moyen termes s'ajoutent deux crises plus structurelles : la crise énergétique et une crise écologique de grande ampleur. C'est pourquoi il nous faut poursuivre et intensifier nos efforts et nos investissements dans la ligne du Grenelle de l'environnement. Une action précoce sur ces sujets est indispensable.

M. Mariton m'a interrogé également sur le bilan du bonus-malus en termes de TVA. Si celui-ci est difficile à établir, une chose est sûre : le bonus écologique a permis de limiter significativement l'effet du ralentissement économique sur le secteur automobile en 2008, ce qui a logiquement entraîné une hausse des recettes de TVA.

Un mot sur le versement transport évoqué par M. Dionis du Séjour. S'il est indispensable de développer les transports collectifs dans les zones touristiques,...

M. Jean Dionis du Séjour. Pas seulement dans les zones touristiques !

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. ... l'extension du versement transport risque d'augmenter la charge des prélèvements obligatoires sur nos entreprises, donc de dégrader leur compétitivité.

Par ailleurs, la notion de population de la commune est définie précisément par le code général des collectivités territoriales. Il apparaît donc complexe d'y intégrer la population touristique saisonnière, par ailleurs délicate à décompter. Mais je crois qu'une discussion aura lieu tout à l'heure sur ce sujet.

La politique de sécurité des transports sera poursuivie et amplifiée en 2009. Monsieur Saddier, l'installation de 500 nouveaux radars par an et l'investissement dans la sécurité des tunnels et des passages à niveau permettront d'atteindre l'objectif fixé par le Président de la République : passer d'ici à 2012 sous la barre des 3 000 morts annuels.

Monsieur Mariton, la RGPP a évoqué le thème de la sécurité routière sous l'angle de la réforme du permis de conduire. Nous serons en mesure d'en annoncer les grandes lignes dès la fin de cette année. Il s'agit de changer la vie des Français, à commencer par celle des candidats au permis,...

Mme Pascale Gruny. Très bien !

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. ...en réduisant les délais de passage de l'examen ainsi que son coût, tout en encourageant l'éco-conduite.

S'agissant, monsieur Besselat, de la sécurité maritime, 60 millions d'euros seront alloués en trois ans au plan de modernisation des CROSS. Par ailleurs, le Conseil européen du 9 octobre a obtenu un accord politique unanime sur le paquet « Erika III ». Le registre international français est un succès puisque, chaque année, le nombre de navires sous ce pavillon croît de 10 % environ. Cette politique sera poursuivie.

Monsieur Fruteau, le trafic aérien a crû de 3,5 % sur les huit premiers mois de l'année. En septembre, nous avons noté un premier signe de ralentissement. En tout état de cause, nous serons très attentifs aux chiffres des prochains mois. Pour ce qui est du ciel unique européen, nous souhaitons que la présidence française de l'Union permette un avancement rapide. Nous soutenons également la conclusion d'un accord mondial sur les émissions de gaz à effet de serre et l'inclusion du trafic aérien. La directive ETS vient d'être adoptée par le Conseil européen.

La sûreté aérienne bénéficiera d'un nouveau règlement cadre, qui entrera en vigueur en 2010, et la Commission a entamé des discussions avec les États-Unis sur une reconnaissance mutuelle des procédures appliquées de part et d'autre.

Enfin, monsieur de Courson, il n'est pas possible de baisser la garde en matière de sûreté aéroportuaire. La menace terroriste demeure une réalité. Toutefois, les aéroports sont engagés dans des actions permanentes de réduction du coût de ces dispositifs sans pour autant en réduire l'efficacité ou l'ambition.

S'agissant des nuisances sonores aériennes, l'accroissement du produit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes à Orly et à Nantes a permis de résorber la liste de dossiers d'insonorisation en attente. À Orly, la totalité des 1 500 dossiers en attente a été soldée et, à Nantes, il ne reste plus que 240 dossiers en attente, qui seront résorbés en deux ans. La mesure que vous aviez votée l'an passé a donc été extrêmement efficace.

Monsieur Chassaigne, Météo France est aujourd'hui une référence mondiale. L'objectif est de faire les choix stratégiques indispensables pour conserver et accroître sur une décennie son niveau scientifique et technique international.

Les progrès techniques de ces dernières années permettent de resserrer l'organisation territoriale de Météo France. Mais les choix stratégiques ne seront arrêtés qu'après une consultation approfondie des personnels. Je comprends leur inquiétude, mais la modernisation de l'établissement est indispensable.

Monsieur Plisson, les tarifs de l'IGN ne font que couvrir ses coûts, après prise en compte de la subvention de l'État. Ils sont révisés périodiquement à la baisse dès que les bases de données arrivent à maturité.

Les dotations consacrées à l'énergie et à l'après-mines s'établissent à 844 millions d'euros en 2009. Elles sont consacrées à 95 % à la gestion économique et sociale de l'après-mines, *via* le versement de prestations aux pensionnés des mines fermées. La diminution des crédits du programme en 2009 est entièrement imputable à une réduction technique de la subvention budgétaire à l'ADEME, plus que compensée par l'affectation de nouvelles taxes à l'établissement. En revanche, au sein de ce programme, la lutte contre le changement climatique bénéficie d'une dotation en hausse de 12 %, et c'est bien normal.

En matière d'énergies renouvelables, la traduction financière du Grenelle de l'environnement repose sur la création, dès 2009, à l'ADEME d'un fonds « chaleur renouvelable » doté de 1 milliard d'euros en autorisations d'engagement et de 330 millions d'euros en crédits de paiement sur la période 2009-2011. Ce fonds aura pour objet de soutenir les investissements dans des systèmes de production de chaleur à partir de sources renouvelables dans l'habitat collectif, le tertiaire et l'industrie.

Monsieur Cacheux, la recherche dans le domaine de l'énergie est évidemment un enjeu majeur pour le Gouvernement. Je peux vous assurer que les moyens qui y sont consacrés ne stagnent pas, bien au contraire. Les chiffres budgétaires sont un peu trompeurs sur ce sujet comme sur d'autres. En effet, un changement de régime de TVA de l'Institut français des pétroles, par exemple, a un effet négatif de 13 millions d'euros sur le montant de sa subvention, mais aucun impact sur les moyens réels de l'établissement. Par ailleurs, le fonds démonstrateur géré par l'ADEME financera de nouveaux projets pour un montant de 400 millions d'euros en quatre

ans : biocarburants de deuxième génération, capture et stockage de carbone, stockage de l'énergie, réseaux électriques intelligents, etc.

Monsieur Priou, le Gouvernement souhaite favoriser le développement des énergies renouvelables marines. Un tarif spécifique a été mis en place, et la recherche, notamment la mise en place de démonstrateurs, sera encouragée.

Concernant l'éolien en mer, le Grenelle de l'environnement a fixé un objectif ambitieux à l'horizon 2020, qui répond à un objectif européen. Nous allons simplifier le cadre réglementaire, et notamment supprimer les zones de développement éolien qui ne sont pas facilement transposables au contexte maritime et qui n'apportent rien.

Enfin, nous nous sommes imposé une discipline financière très rigoureuse, en stabilisant nos dépenses en euros courants sur trois ans. La réorganisation profonde des services du ministère de l'écologie, soulignée par M. Pancher et M. Poignant, a été accompagnée par une modification très stricte de nos missions. Ainsi, nous avons décidé de restreindre notre activité d'ingénierie concurrentielle et de développer nos nouveaux axes d'intervention autour du développement et de l'aménagement durables des territoires.

Concernant les effectifs du ministère, il est prévu en 2009 une réduction de 1 400 emplois, soit une évolution sensiblement équivalente à celle de 2008. Cet effort est comparable à celui des autres ministères. La priorité donnée à la mutation environnementale de notre société se traduit dans le redéploiement de nos équipes. Ainsi, 1 450 équivalents temps plein seront redéployés vers des politiques « Grenelle ». Quant aux parcs nationaux et à l'ADEME, par exemple, ils seront dotés respectivement de 115 et 55 emplois supplémentaires.

En conclusion, madame la présidente, permettez-moi de dire un mot sur le financement du Grenelle de l'environnement qui dépasse, de loin, les seuls crédits budgétaires de la mission dont nous discutons aujourd'hui.

Les ressources budgétaires, fiscales et extrabudgétaires mobilisées par le ministère de l'écologie sur la période 2009-2011 assureront l'ensemble des chantiers du Grenelle.

Au total, monsieur Plisson, le Gouvernement engagera près de 19 milliards d'euros et 7,3 milliards d'euros de crédits de paiement sur 2009-2011 pour la mise en œuvre du Grenelle. C'est, je le répète, l'une des programmations financières les plus ambitieuses que le Gouvernement ait décidées.

Ces 7,3 milliards d'euros recouvrent des ensembles distincts : des allègements fiscaux pour 2,8 milliards d'euros, dont 1,5 milliard est dédié à la reconduction du crédit d'impôt développement durable ; des dépenses d'investissement en infrastructures de transport, portés par l'AFITF pour 1,7 milliard ; des dépenses nouvelles financées par l'ADEME à partir de ressources issues de la majoration de la TGAP – 0,8 milliard d'euros – ; enfin, 1,2 milliard d'euros de crédits budgétaires, 300 millions d'euros du fonds Barnier et de France AgriMer pour la réduction des pesticides et 500 millions d'euros de la Caisse des dépôts.

Cette équation financière – je le répète – n'augmente pas les prélèvements obligatoires. Les impositions supplémentaires sont strictement compensées par les aides fiscales qui sont décidées par ailleurs. Tout prélèvement opéré dans le cadre du Grenelle est immédiatement redistribué aux entreprises et aux ménages dans le cadre des dépenses du Grenelle. C'est le double dividende de la fiscalité écologique que M. Cochet

connaît bien. Non seulement on rétablit la vérité des prix écologiques mais, de plus, on l'utilise intégralement pour financer des investissements écologiques.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route et pour les avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres. Et l'équilibre fiscal ? Une dépense n'est pas une baisse d'impôt. Où sont les compensations fiscales ?

M. Daniel Poulou. C'est un détail.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. Non, ce n'est pas un détail, mais Dominique Bussereau évoquera longuement le sujet à propos de l'article 60.

Monsieur Cochet, vous m'avez également interrogée sur la contribution climat-énergie, sur laquelle aura lieu une conférence de consensus au mois de janvier prochain. Elle est une étape d'autant plus indispensable qu'on ne saurait avancer sérieusement sur ces sujets difficiles, qui nous tiennent à cœur, que s'ils sont bien compris et véritablement partagés, l'objectif étant de s'accorder sur une évaluation commune de l'impact des mesures prises sur la compétitivité des entreprises, le pouvoir d'achat des ménages, les incidences macroéconomiques dans une conjoncture difficile et le transfert de richesses entre les secteurs.

Le budget pour 2009 comprend des mesures fortes. Oui, monsieur Dionis du Séjour, conformément à la loi Grenelle 1, le comité de suivi du Grenelle sera institutionnalisé. Ce n'est pas encore fait mais, en attente de son institutionnalisation, je me rends ce soir à une sixième réunion, dans le cadre d'un comité de suivi encore informel.

Parmi les mesures qui changeront le quotidien des Français en 2009, je tiens à mentionner l'éco-prêt à taux zéro pour les rénovations énergétiques lourdes. Je vous invite du reste, mesdames et messieurs les députés, à vous faire le relais de cette mesure dans vos circonscriptions. Chacun doit pouvoir en bénéficier. Nous souhaitons en effet rénover 800 000 logements du parc entre 2009 et 2012, pour une dépense supplémentaire de travaux de près de 20 milliards d'euros cumulés sur la période. C'est une mesure considérable.

Le crédit d'impôt développement durable devait, quant à lui, s'arrêter en 2009 : il sera prorogé jusqu'à la fin de l'année 2012, tout en étant modifié, puisqu'il sera étendu aux propriétaires bailleurs et appliqué aux frais de main-d'œuvre pour les travaux d'isolation thermique des parois opaques. Il soutiendra également la réalisation de diagnostics de performance énergétique dans les cas qui ne sont pas, actuellement, imposés par la réglementation. Je vous invite également à vous faire le relais de cette mesure auprès de nos concitoyens.

En outre, un bonus est prévu sur les crédits d'impôt de la loi Travail, emploi, pouvoir d'achat et le prêt à taux zéro acquisition sera accordé aux ménages qui décideront d'acquérir des logements neufs en avance sur la réglementation thermique applicable. La Caisse des dépôts, quant à elle, allouera aux bailleurs sociaux une enveloppe de prêts hyperbonifiés pour rénover les logements du parc HLM.

Par ailleurs, outre le canal Seine-Nord-Europe pour un coût de 4 milliards d'euros, trois nouvelles lignes à grande vitesse – Tours-Bordeaux, contournement de Nîmes-Montpellier et Bretagne-Pays-de-la-Loire – seront lancées d'ici à 2011 pour un montant d'engagements de 2,5 milliards d'euros à cette date.

Je rappellerai enfin les mesures, déjà évoquées, en faveur des transports collectifs en Île-de-France et en province, le doublement du crédit d'impôt pour l'agriculture biologique dès l'année prochaine et l'augmentation tant des moyens de prévention des risques naturels – chacun a en mémoire les événements dramatiques de la semaine – que des TGAP qui, assurément, concernent moins directement nos concitoyens.

Le Grenelle est donc intégralement financé dans le cadre d'un budget de renforcement mutuel de la croissance et de l'écologie. Un cercle vertueux se dessine aujourd'hui : la croissance d'aujourd'hui et de demain sera amplifiée et consolidée par des investissements privés et publics dans le développement durable.

M. Yves Cochet. J'attends de voir la croissance de demain !

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. J'évoquais une croissance qualitative, monsieur Cochet.

M. Yves Cochet. Si elle est qualitative...

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. Je savais que cela vous ferait plaisir. (*Sourires.*)

Le budget est également très ambitieux en matière d'investissement puisqu'il permet d'accompagner la mutation énergétique, d'investir dans les principaux relais de croissance – qualitative, monsieur Cochet – de demain et de participer à la rationalisation de l'État – certains n'ont pas aimé le mot « rationalisation » : il n'en a pas moins son importance.

C'est enfin un budget de pouvoir d'achat : chaque euro dépensé se traduit par des économies d'énergie ou de carbone, donc par des gains de productivité et de pouvoir d'achat.

J'en ai la conviction profonde depuis le vote de la loi Grenelle 1 : l'engagement de la nation, porté par le Grenelle de l'environnement, pour une économie respectueuse de l'avenir et consciente des raretés énergétiques, est un des défis les plus considérables auxquels l'action publique et, au-delà, la société tout entière, sont aujourd'hui confrontées. C'est à la réalisation d'une telle ambition qu'appelle le budget pour 2009.

Permettez-moi de terminer mon propos par une petite devinette. Qui a dit, partageant les mêmes problèmes que nous : « Je vais investir 150 milliards de dollars en dix ans »...

M. Patrick Braouezec. Un Américain, en tout cas !

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. ... « dans une nouvelle économie fondée sur l'énergie propre, qui aidera le secteur privé à créer 5 millions de nouveaux emplois verts, des emplois de qualité qui ne peuvent pas être délocalisés » ?

M. Patrick Braouezec. C'est Barack Obama !

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État. M. Braouezec a deviné : c'est Barack Obama. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. Nous en arrivons aux questions.

Nous commençons par celles du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

La parole est à M. Yves Cochet, pour poser la question de M. François de Rugy.

M. Yves Cochet. Monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, François de Rugy vous avait déjà interrogé l'an dernier sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en Loire-Atlantique.

Je ne reviendrai pas sur les nombreux arguments qui démontrent à nos yeux à quel point ce projet est à la fois inutile et nuisible au regard du double défi à relever, évoqué à l'instant par Mme la secrétaire d'État : celui de la lutte contre l'effet de serre et celui de la rareté énergétique.

Je tiens en revanche à souligner l'absurdité qu'il y a à envisager des investissements publics de l'État et des collectivités locales dans un tel projet, alors que nous vivons une crise économique et financière sans précédent. Nous pensons qu'à l'irréalisme écologique s'ajoute un irréalisme économique et financier totalement incompréhensible pour nos concitoyens en cette période.

Vous avez lancé un appel à projet pour un contrat de concession avec un groupement d'entreprises privées qui construirait et exploiterait cet aéroport. Or, vous le savez, ces entreprises privées demanderont à l'État et aux collectivités locales non seulement une subvention d'investissement au départ, mais surtout une garantie financière en cas de déficit d'exploitation, lequel est plus que prévisible, le trafic mondial aéroportuaire étant appelé à se contracter.

Monsieur le secrétaire d'État, alors que l'État et les collectivités devront, en raison de la crise, faire face à de nombreuses dépenses nouvelles, comment justifier un tel investissement ? Le Gouvernement auquel vous appartenez demande aux collectivités locales de moins dépenser : comment, dès lors, pouvez-vous leur demander de mettre de l'argent dans un projet qui ne relève même pas de leurs compétences ?

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Busseureau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur Cochet, M. de Rugy m'avait en effet posé cette question l'année dernière. Toutefois, la nécessité de construire l'aéroport Notre-Dame-des-Landes est encore plus grande cette année que l'an passé, car, dans cette période difficile pour notre économie, nous avons besoin de mener de grands travaux d'infrastructures, utiles au redémarrage de la croissance.

Par-delà cet argument conjoncturel, je tiens à vous rappeler que l'aéroport de Nantes pose actuellement des problèmes environnementaux en raison du survol de la ville par les avions. C'est pourquoi l'ensemble des acteurs publics de la Loire-Atlantique et des régions Pays-de-la-Loire et Bretagne souhaite la construction de ce nouvel aéroport qui permettra de dégager le ciel de la ville de Nantes grâce à des procédures d'approche compatibles avec la tranquillité des habitants.

Par ailleurs, nous prenons deux engagements pour rendre cet aéroport exemplaire.

Premier engagement : comme il est prévisible que cet aéroport sera le seul grand aéroport à être construit en France dans les prochaines décennies, il devra être impeccable sur le plan environnemental, tant en termes de gestion et de mise en œuvre, que d'approches des appareils et de lutte contre les nuisances.

Deuxième engagement : en vue d'éviter les problèmes rencontrés notamment à Orly et à Roissy, Jean-Louis Borloo et moi-même avons décidé que, le jour même de son ouverture, cet aéroport serait desservi par un moyen de transport en site propre. C'est pourquoi nous réfléchissons actuellement avec les autorités de Loire-Atlantique et la communauté urbaine de Nantes à la prolongation de la ligne vers Châteaubriant en tram-train.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Braouezec.

M. Patrick Braouezec. À la lecture du bleu budgétaire 2009, je suis très inquiet quant à l'évolution de l'entreprise publique Météo France, laquelle n'a fait l'objet d'aucun débat, parlementaire ou même interne. Il semblerait que le Gouvernement ait décidé de réduire les moyens humains et matériels avant de réfléchir aux fins, c'est-à-dire aux missions très spécifiques de cette entreprise qui agit, dans sa globalité, pour l'intérêt général des Français.

Qu'on ne s'y trompe pas : Météo France n'est pas qu'une source d'informations en fin de journal télévisé visant à satisfaire nos besoins individuels. Participant au contraire de la sûreté publique, elle assure certaines missions régaliennes de l'État. Prévenir les grutiers bretons qu'il faut rester au sol par gros temps, prévoir les quelques centimètres de neige collante qui peuvent suffire à perturber le périphérique parisien, alerter les zones rurales lors des tempêtes ou permettre à EDF d'anticiper l'évolution de la consommation électrique afin d'éviter des pannes, sont les meilleurs exemples que je peux citer.

Or l'application stricte de la RGPP à cette structure ne lui permettra plus de répondre qualitativement à sa mission fondamentale – la sécurité des biens et des personnes. De plus, compte tenu des réductions budgétaires imposées, il lui sera difficile d'assumer son rôle et son apport, essentiels, dans la recherche scientifique.

En décidant de supprimer, d'ici à dix ans, près de 15 % des effectifs et de transformer les centres départementaux en centres territoriaux – chacun d'entre eux regroupant deux à trois centres –, c'est l'ensemble de l'infrastructure, son dynamisme et le maillage serré du territoire français qui sont ici remis en cause.

Faut-il rappeler que l'acquisition de nouveaux logiciels – AROME –, aussi dynamiques soient-ils, ne peut en aucun cas remplacer l'expertise humaine ? Pour être opérationnel, tout système automatisé nécessite une expertise humaine renforcée en aval.

Monsieur le ministre, face à l'accentuation du dérèglement climatique, quels moyens comptez-vous mettre en œuvre pour permettre à la France de disposer d'un service public météorologique de qualité, efficace et moderne ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Braouezec, vous avez raison de rappeler que la fonction de Météo France ne se réduit pas à éditer les bulletins que nous écoutons à la télévision et à la radio : elle est un outil très important à la fois économique et de recherche. Dans un pays moderne, un système météorologique performant est très important.

L'objectif du nouveau plan de Météo France est de hisser sur une décennie son expertise scientifique et technique au niveau international et d'améliorer ses prestations pour répondre aux besoins et aux attentes des particuliers et des entreprises. Les événements météorologiques survenus le week-end dernier, notamment dans le Massif central, ont montré que nous avons besoin d'un outil prévisionnel de qualité.

Météo France doit donc évoluer. Les choix qu'elle fera en termes d'implantations territoriales, notamment départementales, devront tenir compte de la réalité des territoires – zones maritimes, de montagne ou autres –, les décisions étant prises à l'issue d'un processus de concertation avec le personnel. Du reste, ce processus est déjà engagé.

Nous veillerons, soyez en certain, à ce que l'éventuelle évolution de Météo France se fasse en concertation avec les personnels et prenne en considération les situations individuelles.

Nous sommes, comme vous, très attachés à l'avenir de Météo France.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Je reviens sur la contribution climat-énergie – engagement n° 65 du Grenelle de l'environnement. Il s'agissait de mettre en place un prix carbone ou un signal prix plus général sous la forme de contribution climat-énergie.

Il y a un an, tous les participants à la table ronde étaient d'accord pour reconnaître l'intérêt de cette contribution qui aurait constitué une nouvelle recette pour l'État. Or le projet de loi de finances écarte cette contribution climat-énergie et l'on n'y trouve pas vraiment de mesures fiscales écologiques structurantes pour donner un poids aux engagements du Grenelle.

La mise en place d'une fiscalité progressive sur le carbone est pourtant essentielle. Par la mise à l'écart de la contribution climat-énergie, vous attestez que vous avez peut-être renoncé à prendre des mesures courageuses de responsabilisation des producteurs et des consommateurs. Concrètement, il s'agirait d'augmenter les prix de l'énergie, et les hausses seraient redistribuées aux ménages sous forme d'un chèque envoyé en fin d'année à raison d'une part par adulte et d'une demi-part par enfant.

Dans cette hypothèse, nos calculs montrent que, si l'on augmentait le coût de l'énergie, les ménages à faibles revenus recevraient plus qu'ils n'auraient dépensé. Cette taxe énergie-climat répondrait par conséquent à un double impératif : justice sociale et sensibilisation des consommateurs aux enjeux énergétiques.

Nous pensons donc qu'il est urgent et nécessaire de donner un prix au carbone pour éviter la crise climatique de grande ampleur qui se dessine et pour réduire notre consommation d'hydrocarbures au moment où le pic de Hubbert est derrière nous. Ma question est donc simple : pourquoi vous privez-vous, dans ce projet de budget, de cette nouvelle recette très facile à mettre en place, socialement juste et qui confirmerait la conversion écologiquement responsable de notre consommation d'énergie ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. L'article 2 du Grenelle prévoit les modalités de la mise en place de cette contribution. Le Président de la République a confirmé à plusieurs reprises cet engagement, qui sera donc tenu. Nous sommes convaincus que la transition de notre économie vers un nouveau modèle de croissance écologique nécessite, à terme, qu'on donne un prix aux gaz à effet de serre. La contribution climat-énergie est donc, à ce titre, un instrument important.

On ne peut cependant mettre en place une taxation sur les combustibles fossiles sans avoir réglé, sur un plan technique, l'ensemble des questions complexes qu'elle soulève. On ne peut pas non plus, dans le contexte actuel, pénaliser la compétitivité de nos entreprises ni le pouvoir d'achat.

En ce qui concerne le calendrier et les modalités de notre action, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie vient d'achever le rapport d'étude économique et sociale sur la contribution climat-énergie, commandé par Jean-Louis Borloo. Sur la base de ces travaux, une conférence de consensus des experts de haut niveau, français et étrangers,

sera organisée au premier trimestre 2009 afin de parvenir à une analyse techniquement partagée de cette mesure, analyse qui sera transmise au Parlement et aux parties prenantes du Grenelle avant le 30 juin 2009. Dès lors, des propositions pourront être élaborées.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Braouezec.

M. Patrick Braouezec. La loi n° 2008-595 du 25 juin 2008 relative aux organismes génétiquement modifiés prévoit la création d'un Haut conseil des biotechnologies, chargé d'éclairer le Gouvernement sur toute question relative aux organismes génétiquement modifiés ou toute autre biotechnologie, et de formuler des avis en matière d'évaluation des risques pour l'environnement et la santé publique que peuvent présenter l'utilisation confinée ou la dissémination volontaire des OGM, ainsi qu'en matière de surveillance biologique du territoire.

C'est avec impatience qu'est attendue la mise en place de ce Haut conseil, qu'il s'agisse de sa composition, des conditions de recrutement de ses membres, de ses attributions, mais aussi de ses règles de fonctionnement, de saisine et de déontologie. Autant de dispositions qui devaient être fixées rapidement par décret, et qui sont d'un grand intérêt puisqu'elles conditionnent la qualité des futurs travaux qui y seront conduits.

Nous attendons aussi que soit définie la notion du « sans organisme génétiquement modifié » à l'échelle communautaire. J'évoque bien évidemment cet ajout si éclairant et indispensable apporté par le Sénat à l'amendement n° 252.

L'impatience est d'autant plus grande que l'Union européenne engage une réforme d'envergure des procédures d'autorisation et de mise sur le marché d'OGM alors même qu'elle remet en cause la clause de sauvegarde concernant le MON 810. De surcroît, nous apprenons dans le même temps, par un journal anglais daté du 26 octobre 2008, *The Independent*, que la Commission, soutenue par les États les plus favorables aux OGM, s'apprête en sous-main, après des entretiens personnalisés et bien cachés avec les industriels de la semence, à lancer un plan secret de communication et de reconquête de l'opinion en faveur de la culture à grande échelle des plantes génétiquement modifiées.

À force d'attendre, monsieur le secrétaire d'État, les Français et les Européens vont croire qu'on les manipule en jouant avec leurs gènes de la patience. (*Sourires.*) Vous devez leur apporter les réponses rapides que vous aviez promises, en lien avec un engagement européen sans failles dans le cadre de la présidence française. Ils attendent d'autant plus que ce sujet n'a pas été abordé lors des débats en première lecture du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Pouvez-vous donc nous apporter des réponses concrètes sur tous ces points clés ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. J'ai bien connu le sujet dans une autre vie... (*Sourires.*) Je vous informe que vient d'être signé par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, le décret relatif au Haut conseil des biotechnologies afin qu'il soit mis en place avant le mois de décembre.

Ce Haut conseil, comme le prévoit la loi du 25 juin 2008, sera composé de deux comités, l'un scientifique et l'autre économique, éthique et social. L'appel à candidatures pour consulter le comité scientifique a permis d'en recueillir 78 qui sont en cours de sélection. Nous avons saisi les instances de la société civile pour la nomination des membres du comité économique, éthique et social.

Pour ce qui est de l'Union européenne, un groupe a été mis en place par le président Barroso, vous avez eu raison de le signaler. Ce groupe travaille sur les enjeux, pour l'Union, de tout ce qui concerne la compétitivité et la solidité de ces secteurs agricoles. Il s'est réuni à deux reprises et doit articuler ses travaux avec ceux du groupe lancé par la présidence française. Il se contente de travailler au renforcement de l'évaluation et de la gestion des OGM au niveau européen. J'ai donc le plaisir de vous confirmer que les engagements en matière d'OGM seront tenus.

M. Patrick Braouezec. Nous verrons bien !

M. Yves Cochet. C'est le lobby OGM !

Mme la présidente. Nous en venons à une question du groupe Nouveau Centre.

La parole est à M. Jean Dionis du Séjour.

M. Jean Dionis du Séjour. Notre collègue Rochebloine étant empêché, permettez-moi de me faire son porte-parole. Il souhaitait interroger M. le secrétaire d'État au sujet des sanctions automatisées aux infractions au code de la route.

Il reconnaît qu'en France, pays de l'indiscipline, la peur du gendarme est efficace. Cependant, M. Rochebloine se demande si le dispositif actuel des radars n'est pas aujourd'hui sous-tendu par une logique avant tout financière.

Alors qu'on comptait 96 radars en 2003, il y en a 2 810 aujourd'hui, qui produisent la bagatelle de 542 millions d'euros ventilés de la manière suivante : 110 millions d'euros sont affectés au budget général ; 130 millions aux collectivités territoriales et 200 millions à l'AFITF.

M. Rochebloine reconnaît l'efficacité du dispositif dans le recul du nombre de morts et de blessés sur la route, mais il se demande si une logique répressive et financière n'est pas tout simplement en train de prendre le pas sur la logique préventive et pédagogique qui lui semble devoir être prioritaire.

Pouvez-vous donc nous indiquer, monsieur le secrétaire d'État, quelle direction vous entendez prendre en la matière ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous sommes tous, dans cet hémicycle, des usagers potentiels des radars.

M. Claude Bodin. Nous en sommes même des victimes !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Grâce à la volonté politique, nous sommes passés en quelques années de 6 000 à 4 500 morts sur la route en France, et l'objectif fixé par le Président de la République est de descendre au chiffre de 3 000 morts par an à la fin du quinquennat – chiffre qui n'en demeure pas moins encore gigantesque pour un pays de la taille de la France.

Les causes principales des accidents sont connues : alcoolisme et vitesse excessive. De 2002 à 2007, on a pu réduire de 43 % le nombre de personnes tuées : nous avons ainsi sauvé près de 11 000 vies et épargné 130 000 blessés. Nous estimons que 75 % des vies épargnées sont dues à la diminution de la vitesse d'environ 10 kilomètres par heure en moyenne sur notre réseau depuis cinq ans. Cette réponse devrait suffire.

La représentation nationale est tout à fait fondée à se demander ce que nous faisons du produit des sanctions automatisées. Les 475 millions d'euros qui seront prélevés en 2008 se répartissent ainsi : 194 millions d'euros sont affectés au compte d'affectation spéciale « Contrôles et sanctions automatisées », consacré au programme radar, à sa maintenance, à la création de nouveaux dispositifs – le centre

de traitement de Rennes – ; 100 millions d'euros vont aux collectivités territoriales ; enfin, 30 millions aux départements d'outre-mer et à la Corse. L'excédent de 150 millions d'euros sera affecté à l'Agence de financement des infrastructures pour la sécurité des infrastructures.

Nous sommes en train de régler la question relative aux ressortissants d'autres pays européens. En effet, au mois d'août dernier, les radars automatiques ont contrôlé en situation d'excès de vitesse environ 30 % d'automobilistes européens que nous n'avons pas pu poursuivre. Dans le cadre de la présidence française, nous sommes sur le point de faire adopter une directive qui permettra de verbaliser tous les ressortissants européens en France et tous les ressortissants français en Europe.

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis. Et la Suisse ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Nous étudierons aussi le cas de la Suisse, monsieur Saddier, qui n'a pas encore rejoint l'Union européenne, même si je sais que vous vous y employez. *(Sourires.)*

Nous allons faire en sorte que tous les automobilistes européens soient concernés, car il n'y a rien de plus injuste qu'un automobiliste français soit « flashé » tandis qu'un automobiliste allemand, espagnol ou anglais bénéficierait d'une impunité.

Mme la présidente. Nous en venons aux questions du groupe UMP.

La parole est à M. Claude Bodin.

M. Claude Bodin. Avec plus de 550 000 mouvements d'avions et près de 60 millions de passagers, Roissy-Charles-de-Gaulle est le premier aéroport européen en nombre de mouvements et le deuxième en nombre de passagers.

Ce développement exponentiel se traduit par des nuisances sonores insupportables pour les riverains, particulièrement la nuit. Alors qu'Orly bénéficie d'un couvre-feu nocturne, Roissy-Charles-de-Gaulle détient la première place européenne pour le trafic de nuit : entre minuit et cinq heures, on dénombreait 20 369 mouvements en 2007 – dont un peu plus de 11 000 pour le fret et un peu plus de 4 000 pour La Poste, – et 62 000 mouvements entre vingt-deux heures et six heures.

Plus de 2 millions de personnes sont ainsi survolées à moins de 3 000 mètres et 600 000 à moins de 1 000 mètres – dont 80 % de Valdoisiens – au mépris de leur bien-être et de leur qualité de vie. La suppression des vols de nuit sur une période de huit heures consécutives se révèle donc une nécessité environnementale et de santé publique.

Afin de respecter les engagements de la charte de l'environnement de 2004, invoquée par le préambule de la Constitution, et qui dispose que « chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé », le Gouvernement envisage-t-il de mettre en place, comme à Orly, un couvre-feu nocturne à Roissy-Charles-de-Gaulle ?

Par ailleurs, si l'on veut un véritable couvre-feu nocturne, il est indispensable de diminuer le fret aérien qui génère l'essentiel des vols de nuit et participe largement au phénomène de saturation de gêne sonore.

L'échec de la stratégie de délestage du fret de Roissy vers Châlons-Vatry se reflète dans l'augmentation régulière du trafic fret à l'aéroport Charles-de-Gaulle, qui atteint au moins 100 000 tonnes par an depuis 2000. Roissy se situe en effet au sixième rang mondial en 2007, avec 2,4 millions de tonnes de fret.

Le rapport de la Cour des comptes de juillet 2008 constate qu'« aucun effort n'a été entrepris par les autorités publiques pour accompagner une montée en puissance de l'aéroport de Châlons-Vatry en tant que plate-forme de dégivrage du trafic de fret ». Hormis l'éventualité de la mise en place du projet CAREX,...

Mme la présidente. Merci de conclure, mon cher collègue.

M. Claude Bodin. ...quelles autres mesures entend prendre le Gouvernement pour diminuer la concentration des nuisances du trafic nocturne liées au fret aérien ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Bodin, vous êtes déjà intervenu sur ce sujet lors de la discussion des amendements sur le projet relatif au Grenelle de l'environnement.

Nous avons besoin d'une plate-forme internationale de l'ampleur de Roissy. Vous savez d'ailleurs, en tant qu'élu du Val-d'Oise, que c'est à Roissy que se créent le plus grand nombre d'emplois dans toute l'Île-de-France. C'est un très grand pôle économique.

Ce pôle a maintenant quatre pistes, deux principales et deux autres réservées à l'atterrissage. Se pose en effet le problème des vols de nuit. On ne peut pas les interdire totalement, d'abord pour une question de fuseaux horaires. Je crois avoir déjà pris devant vous l'exemple du vol de Tokyo, que prennent nos compatriotes de Nouvelle-Calédonie et qui arrive à quatre heures du matin. Il ne peut pas arriver plus tard puisqu'il part juste avant la fermeture de l'aéroport de Narita. Même avec toute l'habileté des pilotes pour réduire les gaz au-dessus de l'Europe de l'Est, il arrive au moment où l'aéroport ouvre, ce qui est naturellement assez gênant pour les riverains.

En matière de fret, vous avez raison, on peut faire des efforts.

Il y a l'excellent projet CAREX, que vous portez avec Yanick Paternotte. Il consiste à mettre dans des TGV spécialement équipés des conteneurs sortant des avions pour éviter qu'un avion ne reparte vers Francfort, Londres ou ailleurs en Europe, y compris en France. C'est le premier projet sur lequel nous travaillons.

La Poste a décidé de passer de l'avion au train, ce qui va dans le sens du Grenelle de l'environnement.

Il faut bien sûr utiliser le plus possible l'aéroport de Vatry – le rapport Dermagne, que nous attendons, en parlera. On peut très bien l'utiliser en complément de Roissy, mais uniquement pour des vols de fret puisque, malheureusement, une partie du fret repart dans des avions passagers et donc à Roissy.

Enfin, nous devons améliorer les trajectoires existantes. Nous expérimentons des procédures de descente continue, qui sont beaucoup moins gênantes pour les populations. Nous voulons également relever les seuils d'approche.

Nous prendrons donc, en concertation avec les élus de votre département et vous-même, toutes les mesures nécessaires pour diminuer le plus possible la gêne éprouvée par les riverains de Roissy.

M. Patrick Braouezec. Le rapport Dermagne, l'aurons-nous bientôt ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le plus tôt possible !

Mme la présidente. La parole est à Mme Pascale Gruny.

Mme Pascale Gruny. Monsieur le secrétaire d'État, j'associe à ma question ma collègue Cécile Gallez.

La taxe poids lourds, initialement prévue dans le projet de loi relatif au Grenelle de l'environnement, a pris la forme, à la suite du débat à l'Assemblée, d'une éco-redevance : « Une éco-redevance pourra être prélevée sur les poids lourds à compter de 2011 à raison du coût d'usage du réseau routier national métropolitain non concédé et des voies des collectivités territoriales susceptibles de subir un report de trafic. Cette éco-redevance aura notamment pour objet de financer les projets d'infrastructures de transport. À cet effet, le produit de cette taxation sera affecté chaque année à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France pour la part du réseau routier national.

« Cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises. Par ailleurs, l'État étudiera des mesures à destination des transporteurs permettant d'accompagner la mise en œuvre de la taxe et de prendre en compte son impact sur les entreprises. »

Ce qui a été adopté, c'est le principe d'une éco-redevance. Les modalités, quant à elles, sont votées en ce moment. Si j'interviens à nouveau aujourd'hui, c'est que je connais les difficultés que représente une aggravation de la fiscalité pesant sur les entreprises de transport routier et que je souhaite répéter que la mise en place d'une fiscalité non finançable représente un immense danger pour les entreprises.

Un taux de 82 %, c'est l'augmentation du nombre de faillites d'entreprises sur les neuf premiers mois de 2008 par rapport à la même période de 2007. Ce chiffre inquiétant ira en s'amplifiant et mettra en danger toute la filière si des mesures de compensations ne sont pas prises.

Avec le Grenelle, nous avons reconnu l'impact négatif de la taxe sur les entreprises, nous avons évoqué les mesures d'accompagnement, et je m'en réjouis, mais il faut absolument aller au-delà et répondre clairement aux questions. La répercussion de la taxe, comment ? La compensation, combien ?

La loi doit intégrer les contraintes liées à la nature même du transport routier. Comment les entreprises peuvent-elles refacturer en tonnes kilomètre ou en mètres cubes, une taxe kilométrique modulable selon les lieux, les jours ? Comment tenir compte des retours à vide et des envois multiples ?

À l'issue de ce débat, je souhaite voir des mesures d'accompagnement véritables, ainsi qu'une explication concrète des modalités pratiques de mise en œuvre de la taxe, répondant aux questions de la répercussion, de l'interopérabilité et de la fiabilité des systèmes de perception.

Il est nécessaire de soutenir les efforts réalisés par les entreprises de transport en matière de développement durable : ils sont considérables, les véhicules français se pliant bien plus aux dernières normes européennes que nombre de véhicules d'autres pays d'Europe circulant sur notre territoire. L'Espagne, par exemple, pour ne pas pénaliser ses entreprises, a choisi de ne pas mettre en place les propositions de la directive européenne. Nous nous sommes fixé une ligne plus exigeante en matière de développement durable : elle ne doit pas devenir intransigeante.

Je souhaite donc savoir, monsieur le secrétaire d'État, quelles sont vos intentions à l'égard de la mise en place de l'éco-redevance car, je le répète, le montant total de la taxe dépasse largement la marge nette de ce secteur. De sa mise en place dépend la survie d'un secteur dont l'économie de la France ne peut aujourd'hui se priver. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Personne dans cet hémicycle ne méconnaît les difficultés de nos entreprises de transport routier. Comme elles sont en amont ou en aval de la production, quand l'économie souffre, elles souffrent. Les entreprises de transport routier ne sont d'ailleurs pas les seules. Les difficultés des entreprises de transport ferroviaire, qu'elles soient publiques ou privées, et du transport aérien, sont grandes.

Nous avons choisi, selon un engagement du Grenelle de l'environnement, de créer une éco-redevance dans le cadre de la directive Eurovignette, comme il en existe déjà en Allemagne, en Autriche, en République tchèque, en Suisse, et comme il s'en prépare aux Pays-Bas, en Italie et en Grande-Bretagne. C'est donc un mouvement européen.

Bien évidemment, dans le cadre français, il ne s'agit pas de la mettre en place sur les autoroutes à péage mais sur le reste du réseau routier, routes nationales, autoroutes et, si les départements le veulent – mais la ressource leur reviendra –, sur des routes départementales.

Comment faire ? L'horizon, c'est fin 2011, 2012, parce qu'il faut faire un appel d'offres et vérifier que, techniquement, les choses sont faisables. L'avant des camions ne doit pas être transformé en une batterie d'appareils différents pour chaque pays : il faut donc trouver des dispositifs interopérables.

Nous devons bien sûr faire en sorte que le coût supplémentaire pour nos entreprises soit répercuté intégralement en pied de facture et nous discuterons tout à l'heure d'un amendement de M. de Courson sur l'article 60.

Enfin, il faut prendre toutes les mesures de compensation. J'ai reçu ce matin l'UNOSTRA, j'étais la semaine dernière devant la FNTR, je vois prochainement TLF et l'ensemble des organisations. Nous travaillons sur des compensations globales sur l'organisation du temps de travail, en application d'un rapport du CAF. Nous travaillons à la mise en œuvre de la directive européenne sur le cabotage et sur le mode de fixation. Il peut en effet paraître compliqué de prévoir quelque chose au kilomètre. Nous étudions donc avec les organisations représentatives tout ce que qu'il est possible de faire pour que le système soit simple, compréhensible, et qu'il n'entraîne pas de charges supplémentaires pour nos entreprises, les charges pouvant être clairement et intégralement répercutées.

Je sais l'intérêt que vous portez à ce sujet, madame Gruny. Il n'est pas question de mettre en place une telle mesure sans que soient tenus les engagements que nous avons pris aussi bien vis-à-vis des territoires que, surtout, des entreprises, et sans que toutes les mesures de compensation soient prêtes. Nous aurons largement le temps de tout régler avant sa mise en œuvre sur le terrain. Rien ne peut être fait contre et sans la profession.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Voisin.

M. Gérard Voisin. J'avais caressé l'espoir de poser ma question à Mme la secrétaire d'État. (*Sourires.*)

Monsieur le secrétaire d'État, vous savez le soutien que je porte, en tant que président du réseau des grands sites de France, aux opérations grands sites qui sont menées dans quarante-deux départements français. Elles ont toute leur place au sein des préoccupations du ministère de l'écologie. La nécessité de mettre en valeur les paysages et de les préserver

est rappelée en tête du projet de loi de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement que nous venons d'adopter en première lecture.

Les grands sites sont concernés au premier chef. Ces sites sont exceptionnels mais aussi extrêmement fragiles. Reconnus comme des fleurons du patrimoine français, ils connaissent une très grande fréquentation, avec 27 millions de visiteurs, ce qui exige une attention toute particulière de l'ensemble des partenaires intéressés à leur mise en valeur pour conjuguer développement et protection.

Mise en valeur, protection, développement dans le cadre d'un partenariat local très dynamique et mobilisateur, Mme la secrétaire d'État a pu le constater sur le terrain, la mise en œuvre des opérations grands sites recouvre les priorités exprimées dans la présentation du programme « Urbanisme, paysage, eau et biodiversité ». Elles pourront apporter leur contribution à l'élaboration de la trame verte et bleue décidée par le Grenelle de l'environnement.

Alors que les crédits de ce programme sont en hausse de 12 % par rapport à 2008, ceux qui sont consacrés aux opérations grands sites sont constants. Alors que la loi de finances de 2008 mentionnait la participation aux travaux, les documents budgétaires pour 2009 ne visent que les études. Cette restriction inquiète les collectivités qui soutiennent les opérations grands sites tant les besoins sont grands. Pouvez-les rassurer sur l'engagement de l'État à leurs côtés ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je comprends votre déception, monsieur Voisin. Voici néanmoins ce qu'aurait pu vous répondre, certainement mieux que moi, Mme Kosciusko-Morizet sur ces lieux naturels d'exception que sont les grands sites de France.

Cet environnement est souvent victime d'une forte notoriété et d'une surfréquentation. C'est pourquoi, depuis vingt ans, l'État a lancé et encouragé cette démarche des opérations grands sites de France, qui a trois objectifs : restaurer les sites sur le plan paysager, déterminer une politique de gestion durable et autonome, permettre que des mesures adaptées bénéficient au développement économique local.

Le label « Grand site de France » vient couronner ce travail long et difficile. Le réseau met en commun les compétences et l'expérience acquise, apporte un appui technique à ses adhérents et permet de mieux faire connaître les grands sites. C'est donc un partenaire actif de la mise en valeur des sites protégés remarquables.

Le ministère de l'écologie continuera à accompagner cette démarche et sera votre partenaire. Il est à votre disposition pour tenir toutes les réunions de travail que vous souhaiterez. Vous aurez alors le choix du ministre et celui des armes. (Sourires.)

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Favennec.

M. Yannick Favennec. Le 9 septembre dernier, monsieur le secrétaire d'État, vous étiez dans ma circonscription pour inaugurer la première tranche de la déviation de Mayenne, infrastructure routière indispensable au désenclavement et au développement de tout le Nord-Est mayennais. Je le rappelle, cette première tranche appelle l'inscription d'une deuxième dans le cadre du prochain PDMI qui doit démarrer en 2009.

À la suite du grand moment que fut cette inauguration, vous avez accepté de présider une réunion de travail avec les élus mayennais et les acteurs économiques sur la modernisa-

tion et la sécurisation de la route nationale 12 dans son tronçon qui relie Alençon à Fougères, en passant par Mayenne et Ernée.

Ce tronçon, qui est resté dans le réseau des routes nationales grâce à l'appui, à l'époque, du Premier ministre Jean-Pierre Raffarin, n'a jamais connu de travaux d'aménagement.

Au cours de cette réunion de travail à Mayenne, vous avez pu écouter et, surtout, entendre les légitimes attentes des Nord-Mayennais pour leur route nationale, la seule qui traverse ce territoire rural du nord au sud et d'est en ouest, et qui revêt donc une grande importance en termes d'attractivité.

À l'issue de cette rencontre, vous vous êtes engagé à programmer et à financer une étude d'itinéraire qui permettrait de définir la réalisation de créneaux de dépassement, ainsi que le barreau nord de la déviation de Mayenne et le tracé de la déviation sud d'Ernée. Cette étude est aussi attendue avec impatience par les communes concernées dans la perspective, notamment, de la réalisation de leur PLU ou de leur SCOT.

Hier soir encore, une jeune femme de vingt-huit ans a été grièvement blessée sur cette portion de route particulièrement accidentogène.

À quel moment serez-vous en mesure de préciser le calendrier et les modalités du financement de cette étude d'itinéraire ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Favennec, j'ai en effet eu le plaisir de venir inaugurer cette déviation à vos côtés.

Pour la RN 12, dont nous avons parlé à plusieurs reprises ensemble, la priorité entre Alençon, dans l'Orne, et Mayenne a été donnée au doublement de la déviation nord-ouest d'Alençon, dont les travaux sont en cours. Le financement actuel étant insuffisant, nous procéderons à un redéploiement des crédits au sein de l'enveloppe des contrats de plan de projet État-région.

Une deuxième tranche est totalement indispensable. Nous devons la financer dans le cadre des PDMI, les programmes de modernisation des itinéraires, qui remplaceront en 2009 les contrats de projet État-régions.

Au début de 2009, nous allons statuer sur les priorités d'investissement de ces PDMI. Nous le ferons sur la base de ce que nous avons entendu sur le terrain, et donc des concertations déjà menées. Je vous l'ai dit, je veillerai particulièrement au projet qui est le vôtre et qui me paraît indispensable.

Par ailleurs, nous sommes en train de finaliser un cahier des charges. Pour le reste, à l'ouest de Mayenne, c'est-à-dire sur la partie entre Verneuil-sur-Avre et Fougères, l'ensemble de la route sera traité, et en particulier la deuxième tranche, sur laquelle vous avez appelé notre attention. Nous y travaillons et nous essaierons de faire en sorte que votre espoir devienne réalité.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Ma question concerne les transports ferroviaires en Meuse, et en particulier les TER.

Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais appeler votre attention sur la nécessité de revoir à la hausse l'offre ferroviaire dans ce département rural. L'arrivée du TGV Est en mai 2007 a été plébiscitée par les habitants du département : la fréquen-

tation atteint sur un an le double des projections initiales, et la SNCF ouvrira en 2009 deux nouvelles dessertes, en direction de Roissy, de l'Alsace et de la façade atlantique.

Néanmoins, cette nouvelle offre ferroviaire a entraîné, dans un contexte de transfert des compétences ferroviaires régionales aux conseils régionaux, une nette dégradation de la carte des TER, particulièrement dans le sud du département, autour de la préfecture de Bar-le-Duc.

Ce recul est regrettable pour quatre raisons. Tout d'abord, il n'incite pas les citoyens meusiens à réduire l'usage de l'automobile. Ensuite, il est en contradiction avec les objectifs ambitieux que nous nous sommes assignés en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. De même, il constitue un recul du service offert aux usagers, qui bénéficiaient encore il y a deux ans, avec les trains TEOZ, de liaisons plus fréquentes et moins chères. Enfin, il constitue un frein regrettable au développement économique d'un département qui a dû faire face à une importante crise de son industrie au XX^e siècle.

Pour toutes ces raisons, le train est devenu une préoccupation majeure pour les décideurs, entrepreneurs, élus et citoyens de mon département. Multipliant depuis dix-huit mois les interventions auprès de la SNCF, je n'ai obtenu à ce jour que de vagues engagements de mener des études prospectives, la SNCF ne manquant jamais de rappeler que les TER relèvent désormais principalement de la compétence des conseils régionaux, lesquels ne travaillent pas en coordination, ce qui est particulièrement préoccupant pour un département limitrophe comme le mien.

Monsieur le secrétaire d'État, alors que vous venez de signer avec RFF un contrat de modernisation du réseau ferroviaire à hauteur de 13 milliards d'euros, je souhaiterais que vous m'indiquiez la manière dont vous envisagez le développement des TER et de l'indispensable coopération entre régions.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur le député, nous nous sommes rendus ensemble dans votre splendide gare Meuse. La desserte TGV de la Meuse, dans le cadre de l'ouverture de la nouvelle ligne TGV Est, concerne la gare Meuse elle-même et Bar-le-Duc. Il faudra certainement, au vu des premiers chiffres de fréquentation parvenus au comité de suivi, que soit adaptée cette desserte.

La desserte TER, quant à elle, qui est de la responsabilité de la région Champagne-Ardenne, concerne entre autres Commercy et Verdun. Je vous propose d'évoquer ce sujet avec le président du conseil régional et vous-même, pour regarder si le département de la Meuse, qui a fait l'effort d'accepter les travaux du TGV et de permettre à une nouvelle gare d'être implantée sur son territoire, bénéficie bien sur l'ensemble de son territoire d'une offre TER de qualité. La région a consenti des efforts en termes de matériel ; encore faut-il que ce matériel corresponde à la demande sur le terrain. Je me propose d'y travailler avec vous et d'être à vos côtés pour dialoguer avec la SNCF et la région.

Mme la présidente. La parole est à M. André Wojciechowski.

M. André Wojciechowski. Monsieur le secrétaire d'État, je suis très heureux de vous voir, car vous connaissez mon attachement à l'arrêt TGV à Saint-Avold. Cependant, tel n'est pas le sujet de ma question, qui concerne la SNET, troisième producteur français d'électricité, créé en 1995 par filialisation des actifs électriques de Charbonnages de France, la quasi-totalité de ses 2 500 mégawatts de production étant

du thermique charbon. Vous savez ce que les mineurs et le charbon ont apporté, par le passé, au développement et à la croissance de la France.

La société a investi dans des cycles combinés gaz, pour un projet de centrale d'une capacité de 860 mégawatts en construction à Saint-Avold, en Lorraine – projet unique en France, qui mobilisera près de 450 millions d'euros et créera de nombreux emplois industriels, ce dont la Moselle meurtrie a bien besoin – et un projet de 430 mégawatts qui sera contracté prochainement.

Pour couvrir les besoins estimés de ces nouvelles installations, à savoir la possibilité d'émettre 9 millions de tonnes de CO₂ par an à compter de 2009, pour une réserve de quotas fixée à 2,7 millions de tonnes, le Gouvernement envisage de reprendre une partie des quotas alloués par le PNAQ2 créé par le décret du 15 juillet 2007 et approuvé par la Commission européenne.

Le Gouvernement ne souhaite pas, en revanche, exercer l'option, prévue par les textes, d'acquiescer sur les marchés des quotas supplémentaires si nécessaire. Or il apparaît que la SNET, et elle seule, serait affectée de façon dramatique par cette remise en question du PNAQ2, puisque la production d'EDF est à 95 % non émettrice de CO₂.

Il semble qu'une réduction de 10 % des allocations destinées pour la période 2009-2012 à la production d'électricité – installations existantes et nouvelles – et une réduction de 3 % seulement pour les secteurs industriels, éventuellement hors raffinage et acier, serait plus équilibrée et laisserait en outre subsister un excédent substantiel de quotas alloués par rapport aux émissions réelles dans les secteurs industriels.

Le tissu industriel souffre de l'absence d'une décision politique qui permettrait de maintenir les emplois, dans le respect du développement durable et sans reniement des engagements et investissements déjà réalisés pour la qualité de l'air.

Je compte sur vous, monsieur le secrétaire d'État, ainsi que sur l'appui du Président de la République, président en exercice de l'Union européenne, pour empêcher, en cette période de crise, que soient pénalisés nos emplois industriels, notamment en Moselle.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur le député, je vous confirme que je n'oublie pas vos souhaits concernant la desserte TGV de Saint-Avold, sur laquelle nous travaillons en liaison avec vous.

Vous évoquez la situation de la SNET, dont le capital a récemment évolué, avec le changement de contrôle d'Endesa et la reprise par E.ON de 65 % du capital, EDF et Charbonnages de France conservant le solde du capital de la société.

L'État s'est appuyé sur le liquidateur de Charbonnages de France ayant en charge les dernières opérations de cession et étudie actuellement les conditions dans lesquelles les 16 % de parts qu'il détient dans la SNET pourraient être mieux valorisées dans le souci de la pérennisation industrielle de l'entreprise et de la défense de ses intérêts. Je vous confirme que l'État est et restera attentif à la préservation de l'emploi et de l'outil industriel, quelle que soit l'évolution du capital de l'entreprise.

Enfin, je me réjouis du projet de centrale électrique à cycle combiné gaz sur le site de la centrale Émile Huchet, dans la ville de Saint-Avold. Ce projet devrait permettre de sécuriser à long terme l'activité industrielle sur ce site, et je sais que vous y êtes personnellement très attaché.

Mme la présidente. La parole est à M. François Vannson.

M. François Vannson. Monsieur le secrétaire d'État, je me permets d'attirer votre attention sur le projet de déviation de la commune du Thillot qui s'inscrit dans le cadre de l'aménagement de la RN 66 entre Remiremont et le col de Bussang. Cette liaison, figurant au classement des itinéraires européens sous le nom E512, a été retenue en tant que grande liaison d'aménagement du territoire lors du CIADT du 18 décembre 2003.

Un premier tronçon a déjà été mis en service à la hauteur des communes de Rupt-Sur-Moselle et Ferdrupt, il y a bientôt un an. Je tiens à insister sur la nécessité de poursuivre l'aménagement de cette infrastructure, lors d'une prochaine tranche, jusqu'à hauteur de Saint-Maurice-sur-Moselle. La réalisation de cette liaison d'une dizaine de kilomètres, située sur l'axe Benelux-Bâle, s'avère, en effet, primordiale pour notre économie locale dans la mesure où elle permettrait de desservir les vallées très industrialisées du canton du Thillot.

À l'heure du Grenelle de l'environnement, je tiens à souligner l'apport d'un tel projet en termes d'environnement et de qualité de vie. La réalisation du contournement du Thillot permettra de remédier à l'asphyxie des communes traversées – Ferdrupt, Ramonchamp, Le Thillot et Fresse-sur-Moselle – qui pâtissent des désagréments causés par les flux de véhicules, estimés à 13 000 par jour en moyenne, dont de nombreux poids lourds.

L'opération est inscrite au contrat de plan État-région 2000-2006 pour un montant de 8,2 millions d'euros. Ce montant permettra de réaliser les études de la première phase jusqu'à l'enquête d'utilité publique et de procéder aux premières acquisitions foncières d'opportunité précédant la déclaration d'utilité publique. Le dossier d'avant-projet sommaire de l'opération sera prochainement transmis à la direction des infrastructures de transport, pour instruction. La procédure d'enquête publique devrait, quant à elle, être lancée en 2009.

Aussi, ma question est simple : au moment où nous avons besoin de grands travaux pour relancer notre économie, pouvez-vous me confirmer, monsieur le secrétaire d'État, d'une part, que la poursuite de l'aménagement de la RN 66 demeure une priorité nationale et, d'autre part, que le calendrier sera respecté et que l'État s'engagera, lors des discussions à venir sur les programmes de développement et de modernisation des itinéraires, à financer les travaux de cette opération ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Vannson, l'aménagement de la RN 66 est une priorité nationale dont plusieurs aménagements ont déjà été réalisés, notamment la déviation de Rupt-sur-Moselle.

En ce qui concerne la déviation du Thillot, nous sommes dans le même cas de figure que celui évoqué par M. Favennec s'agissant de la RN 12 : nous allons entrer dans la phase des programmes de développement et de modernisation des itinéraires. Nous statuerons début 2009 sur les priorités d'investissement, et ce en fonction de vos demandes, des concertations déjà engagées, de l'état d'avancement du projet et des possibilités de cofinancement avec les collectivités territoriales.

Si ce projet peut être inscrit en PDMI – ce que je souhaite, pour ma part –, l'enquête publique pourrait être lancée immédiatement en 2009. Je vais donc prendre contact avec votre préfet de région pour étudier la manière dont les choses pourraient avancer.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Ma seconde question concerne les conditions de développement de l'éolien.

Le département de la Meuse a fait depuis quelques années le choix du développement de l'énergie éolienne, avec 156 permis de construire accordés par la préfecture, pour une puissance totale de 324 mégawatts, et une centaine de permis en cours de délivrance.

Nous croyons à l'utilité de cette filière d'avenir qui permettra d'éviter en 2008 l'émission de 1,65 million de tonnes de CO₂ en France et qui participe de l'indispensable mouvement de diversification de nos sources d'énergie.

Toutefois, la folle croissance du recours à l'éolien nous conduit à poser la question du niveau d'acceptabilité de ces dispositifs. Certains territoires, comme celui que je représente, deviennent, du fait de l'existence d'un faible peuplement et d'un manque de ressources fiscales pour les communes, des parcs éoliens géants.

Le recours massif à l'éolien crée plusieurs problèmes. D'abord, l'éolien perturbe la réception télévisuelle du fait de la capacité des pales à diffracter les ondes électromagnétiques. Plusieurs centaines de foyers demeurent perturbés dans mon département, les opérateurs ne faisant pas toujours preuve d'un grand empressement pour apporter les solutions techniques que la loi, en vertu de l'article L. 112-12 du code de la construction et de l'habitation, leur impose de proposer à titre gratuit.

Par ailleurs, le débat sur nos paysages mérite d'être posé sereinement. Dans certains cas, la prolifération de l'éolien dégraderait notre patrimoine, pour une filière dont il faut continuer à démontrer l'efficacité énergétique. En outre, les astronomes amateurs deviennent fous car, la nuit, le ciel clignote de partout !

Enfin, le recours à l'éolien pose la question de la concertation locale. Comme souvent dans notre pays, nos concitoyens se plaignent de ne pas être associés aux processus de décision qui affectent directement leur existence quotidienne. Dans l'esprit du Grenelle, je souhaiterais, monsieur le secrétaire d'État, connaître vos intentions quant à la filière éolienne, dont le développement mérite, selon moi, d'être précisé et mieux encadré.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. M. le président Ollier, MM. Jacob, Poignant, Gest et Mme Vautrin ont déposé un amendement au projet de loi sur le Grenelle de l'environnement tenant compte de ces observations et qui a été adopté.

Le Grenelle de l'environnement prévoyant une augmentation de 20 millions de tonnes d'équivalents pétrole en énergie renouvelable, nous avons besoin de l'éolien, qui doit représenter entre un tiers et un quart du potentiel de développement.

Il s'agit d'une énergie très compétitive, dont les perspectives de développement sont prometteuses. La capacité d'installation de notre pays a été multipliée par dix en quatre ans, ce qui contribue à la réduction des émissions de CO₂ ainsi qu'à notre indépendance énergétique.

Cela dit, je partage votre sentiment : il faut que cela se fasse dans le respect d'une haute qualité environnementale.

Il faut donc éviter les implantations désordonnées, le mitage du territoire que vous avez évoqué, et prévenir les atteintes au paysage, au patrimoine et à la quiétude des riverains.

Vous avez également appelé mon attention sur les problèmes d'interférences électro-magnétiques, qui peuvent concerner non seulement la télévision, mais aussi d'autres appareils de réception, des radars, des instruments de navigation aérienne ou maritime.

Nous souhaitons améliorer la planification et la concertation, ainsi que l'encadrement réglementaire : nous avons besoin de l'éolien, mais pas n'importe comment. C'est dans ce sens que le Gouvernement agira. Nous savons tous que de grandes voix de notre pays se sont exprimées sur ce sujet.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Caillaud.

M. Dominique Caillaud. Monsieur le secrétaire d'État, ma question concerne un programme modeste mais néanmoins important, le programme 159 « Information géographique et cartographique », sous deux aspects : son organisation au sein du ministère dont vous faites partie, et son adaptation au contexte européen, compte tenu de la directive INSPIRE.

Je me félicite de l'organisation et de la place confortée et transversale qu'a prise l'information géographique dans le ministère de Jean-Louis Borloo. Son rôle d'analyse, de diagnostic et de prévision pour la gestion des territoires est désormais reconnu, ainsi que ses principaux acteurs nationaux.

Parmi les acteurs de conseil dans ce domaine, le CNIG joue, depuis 1985, un rôle essentiel. Une mission d'évaluation dirigée par M. Denègre a rendu un excellent rapport à ce sujet. Pouvez-vous nous indiquer les principaux éléments retenus pour son évolution, et si les acteurs, collectivités territoriales et agents privés, y seront plus largement représentés ?

À côté du CNIG, les missions de production et de diffusion de données assurées par l'IGN sont complétées désormais par des prestations de service, et sont de nature très diversifiée, publiques ou commerciales. Pensez-vous faire évoluer le modèle économique qui lie l'IGN et l'État dans la perspective de la directive INSPIRE ?

J'en viens au second volet de ma question, monsieur le secrétaire d'État. Après une première phase qui a fixé, en 2007, un objectif de large diffusion des données publiques dans un cadre européen interopérable, une deuxième phase a débuté qui fixe les règles d'implémentation des différentes données, phase qui requiert des avis et des propositions qui serviront à fixer les spécifications techniques des données.

Or le constat est qu'aujourd'hui, face à une présence anglo-saxonne très forte, la nôtre est trop faible et trop limitée : la masse et la complexité de la matière, les difficultés de langue rebutent trop de partenaires potentiels. Comptez-vous, monsieur le secrétaire d'État, dans le cadre de ce programme, donner une impulsion forte et rapide pour que la présence française au sein des groupes de travail soit permanente et relaie les attentes des différents acteurs du secteur ? Le risque est en effet réel de voir retenues des normes anglo-saxonnes, ce qui aurait comme conséquence de générer des coûts élevés d'adaptation et des complications diverses, en particulier pour les collectivités territoriales, et de faciliter l'accès des acteurs extérieurs à un marché national de services géomatiques extrêmement prometteur.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je vous sais gré, monsieur Caillaud, d'évoquer ce programme qui n'est pas très connu, mais qui, vous avez eu raison de le rappeler, est fort utile. Il est alimenté par une enveloppe allouée à l'IGN. Il est prévu de renforcer ces crédits pour permettre à l'IGN d'accroître ses investissements.

La fameuse directive INSPIRE fait l'objet de consultations. Il s'agit de faire en sorte que les données soient interopérables, de veiller au partage des données entre les collectivités publiques et de mettre en place une structure de coordination pour que le Géoportail devienne le portail INSPIRE national. Je rappelle que le MEDAT est chargé de la politique nationale en matière d'information géographique. Nous allons, bien sûr, participer à la concertation avec les collectivités publiques, les établissements publics, les acteurs du privé et les associations, et nous présenterons prochainement – je vous en parlerai, monsieur Caillaud, car je vois que vous connaissez bien le sujet – un projet de décret visant à pérenniser le Conseil national de l'information géographique et à améliorer son fonctionnement.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures cinquante, est reprise à dix-huit heures.)

Mme la présidente. La séance est reprise. Nous en avons terminé avec les questions, et abordons à présent l'examen des articles.

Mission « Écologie, développement et aménagement durables »

Mme la présidente. J'appelle les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » inscrits à l'état B.

ÉTAT B

Mme la présidente. Sur ces crédits, je suis saisie d'un amendement n° 238.

La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route et pour les avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les transports routiers, ferroviaires, fluviaux et maritimes, pour le contrôle et la sanction automatisés des infractions au code de la route et pour les avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres. Cet amendement porte sur l'augmentation de la redevance autoroutière.

Oui, monsieur le secrétaire d'État, il convient d'assurer le financement des travaux pour lesquels l'AFITF permet de rassembler les moyens utiles à l'État maître d'ouvrage de grands travaux d'infrastructure, en particulier pour assurer le basculement modal que nous appelons de nos vœux.

Oui, monsieur Bussereau, l'État décide cette année d'augmenter sa subvention à l'AFITF, et donc sa capacité financière, budgétaire – c'est une bonne chose. Simplement, si je comprends bien, au moment de faire l'addition des

moyens dont vous avez besoin, vous avez constaté qu'il manquait un peu d'argent et vous avez proposé d'augmenter la redevance autoroutière de 300 millions d'euros. Cette décision aura un impact d'environ 15 % sur l'équilibre économique des concessions autoroutières, ce qui n'est pas mince.

Quel est le problème ? Honnêtement, nous ne pleurerons pas sur l'équilibre économique et les résultats financiers des sociétés autoroutières. Toutefois, il semble que ces sociétés n'aient appris qu'incidemment cette orientation, lors du débat sur le Grenelle de l'environnement, au moment où la taxe poids lourd est venue en discussion et qu'un collègue a souligné qu'en l'état actuel de la directive Eurovignette, il n'y en aurait pas sur les autoroutes actuellement payantes.

Dans ce débat, je suis intervenu pour dire qu'à ma connaissance une augmentation de la redevance autoroutière était dans les tuyaux. À ce moment-là, elle était d'ailleurs encore supérieure au chiffre que nous avons aujourd'hui et qui revient à l'augmenter de 250 %. Apparemment, les professionnels concernés ont appris la nouvelle à cette occasion, c'est-à-dire très récemment.

Qu'est-ce que cela signifie ? D'abord, qu'il existe un risque important de déséquilibre des comptes des concessions actuelles et donc de revendications d'une augmentation des péages, justificatifs à l'appui. Souhaitons-nous une augmentation des péages à ce niveau ?

Ensuite, je l'indiquais dans mon intervention au titre de rapporteur de la commission des finances, pour mener à bien les projets d'infrastructure que nous voulons et qui ont été rappelés lors du débat sur le Grenelle de l'environnement, les moyens de l'État et des collectivités locales ne suffiront pas : nous avons absolument besoin de mobiliser des partenariats public-privé. Si, lorsqu'il existe des concessions comme pour les autoroutes, l'État augmente la redevance de manière unilatérale et aussi brutale, et modifie à ce point la nature économique des concessions, est-ce que l'engagement de l'État dans d'autres partenariats public-privé sera crédible à l'avenir ?

Nous sommes dans une situation financière complexe. Les projets de PPP sont plus difficilement *bankable* qu'avant sans être totalement compromis pour autant : encore faut-il que l'engagement de l'État soit solide. Si l'État modifie ainsi, dans ces conditions brutales, la contribution demandée aux concessionnaires, il est à craindre que les PPP soient plus difficiles à boucler dans le futur.

Compte tenu de ces critiques et du risque contentieux potentiel – les sociétés autoroutières considérant qu'il s'agit d'une modification unilatérale de l'économie de leur concession –, je vous propose de supprimer les 300 millions d'euros de ressources de l'établissement public, non parce que ces fonds ne seraient pas souhaitables, mais parce qu'ils sont totalement incertains aujourd'hui et qu'ils font peser une incertitude plus grave encore sur les partenariats public-privé dont nous avons besoin demain.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Cet amendement, comme ceux que je vais présenter ensuite, n'a pas été soumis à la commission – et je le regrette – compte tenu des conditions dans lesquelles se déroulent nos travaux cette année : un conseil des ministres d'adoption du projet de loi de finances très tardif et des bleus budgétaires qui sont arrivés très tard nous ont empêché de présenter ces amendements devant la commission lors de ses travaux du début du mois d'octobre.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur le rapporteur, vous avez tout à fait raison d'ouvrir par cet amendement la discussion sur les ajustements de la redevance domaniale des sociétés autoroutières.

À cette heure, ni les modalités ni le montant de cet ajustement ne sont fixés. Nous envisageons un ajustement afin de dégager des ressources supplémentaires pour l'AFITF. S'il était arrêté, il faudrait bien sûr qu'il fasse l'objet d'une évaluation précise, dans toutes ses composantes, de tous les échanges. Vous avez raison : il doit être discuté avec les sociétés concessionnaires dont nous pouvons souhaiter qu'elles interviennent sur d'autres projets.

Cette mesure est évidemment peu sympathique pour les sociétés d'autoroutes, mais elle ne nous paraît pas de nature à bouleverser l'équilibre des concessions puisque nous souhaitons que l'éco-redevance entraîne un surcroît de trafic sur le réseau concédé et donc une augmentation de recettes pour lesdites sociétés.

Ensuite, le plafonnement de la mesure CAPLIS – les abonnements autoroutiers pour les poids lourds – a généré des recettes et un effet d'aubaine très important pour les sociétés d'autoroutes.

Nous avons inscrit cette prévision budgétaire de manière indicative, sans avoir encore conduit le dialogue avec les sociétés autoroutières. Je voudrais donc vous demander de bien vouloir retirer cet amendement pour que nous puissions garder cette prévision budgétaire. Nous aurons l'occasion, en cours d'année, de retravailler avec la commission des finances sur la manière dont nous pourrions remplir nos engagements et répondre à nos besoins d'infrastructures.

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Puisqu'il s'agit d'une redevance, elle ne viendra pas devant le Parlement. Si les sociétés autoroutières et nous-mêmes n'avons pas d'éléments plus précis jusqu'à présent, c'est bien parce ce n'est pas dans le projet de loi de finances. Je prends acte de l'engagement du secrétaire d'État, mais cela relèvera d'un engagement de bonne pratique puisqu'il n'y aura pas de débat législatif sur ce point.

Autre observation : nous avons là un trou de 300 millions d'euros dans le financement de l'AFITF. Actuellement, cette somme représente la différence entre le montant affecté à l'AFITF dans le PLF et la somme des ressources connues. En faisant cette soustraction, nous constatons qu'il manque 300 millions d'euros. Nous demandons d'où vient cette différence. On nous explique qu'il s'agit de l'augmentation de la redevance. C'est ainsi que naît le débat que je viens de lancer. Le secrétaire d'État nous explique que la somme n'est pas acquise ; c'est positif du point de vue de la concertation, tout en faisant peser une incertitude sur le financement de l'AFITF.

Cela étant, je prends acte de l'engagement du Gouvernement et je retire mon amendement.

(L'amendement n° 238 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 223 rectifié.

La parole est à M. Jean-Luc Warsmann.

M. Jean-Luc Warsmann. En commission des lois, nous avons travaillé sur un certain nombre d'organismes d'État et d'autorités administratives indépendantes.

À ce stade de la crise financière, au moment où beaucoup de nos concitoyens ont du mal à boucler leur budget, au moment où toutes les collectivités du pays payent ligne budgétaire par ligne budgétaire, il nous semble que certains organismes d'État se sont habitués à un train de vie un peu trop facile. Il nous semble donc nécessaire de passer le message à toutes ces autorités : elles ont un rôle à jouer, mais elles doivent le jouer avec économie et modestie.

À ce titre, je vous propose un amendement de suppression de 15 816 euros : 10 816 euros sur le budget de l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires ; 5 000 euros sur celui de la Commission nationale du débat public. Grâce à l'informatique, chacun doit faire des efforts de frais de fonctionnement d'année en année. Je précise que nous ne touchons pas au nombre de fonctionnaires que le Gouvernement a demandé pour que le service fonctionne. Nous ne touchons pas aux crédits d'intervention. Toutefois, nous voulons transmettre clairement le message suivant : en matière de fonctionnement, il faudra faire attention.

Cette année, nous n'avons pas proposé d'amendement concernant l'Autorité de sûreté nucléaire. Ce n'est pas que l'envie nous en ait manqué. Certains crédits de communication portant notamment sur des sondages ne semblent pas totalement indispensables à cet organisme. D'autre part, les crédits de 2,2 millions d'euros demandés pour un site Internet nous ont choqués.

Le Gouvernement a souhaité que l'on ne dépose pas d'amendement, et nous n'en avons pas déposé. Néanmoins, je tenais à prendre date publiquement. Si l'an prochain nous n'étions pas convaincus que cette autorité avait dépensé chaque euro public avec la plus grande attention, elle aussi, nous prendrions une initiative visant à réduire ses crédits.

Je souhaiterais que le message soit le plus unanime possible. Le premier amendement de cette série visait à retirer 60 000 euros à la Commission des comptes de campagne qui demandait une augmentation de crédits de fonctionnement alors qu'il n'y a pas d'élections l'an prochain ; il a été voté mercredi soir à l'unanimité.

Nous devons adresser le message suivant : chacun, dans notre pays, doit partager les efforts communs, sans pré carré.

M. Michel Bouvard. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à **M. Jacques Pélissard**, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour la prévention des risques, pour la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

M. Jacques Pélissard, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan pour la prévention des risques, pour la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Dans un premier temps, la commission des finances n'a pas été saisie de ce dossier, mais son rapporteur était favorable à la proposition de M. Warsmann. Toutes les autorités indépendantes doivent effectivement faire un effort d'économie, de bonne gestion.

Cependant, nous avons remarqué que le titre II n'était pas modifié, au contraire : il augmente de 2 % et les frais de personnel de 11 %, en raison du recrutement de cadres A en nombre important. La diminution portait sur le titre III. M. Lacoste, dirigeant l'Autorité de sûreté nucléaire, nous a expliqué que le périmètre d'action de cet organisme allait

s'étendre, notamment en matière de radiothérapie médicale – il est question des irradiés d'Épinal et d'ailleurs. Nous avons donc retiré notre demande sur l'Autorité de sûreté nucléaire.

En ce qui concerne l'Autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires et de la Commission nationale du débat public, j'abonde dans le sens de Jean-Luc Warsmann. En tant que rapporteur spécial, je donne donc un avis favorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je voulais assurer M. Warsmann que son message a été entendu. Nous le remercions de la compréhension dont il fait preuve à propos de l'ASN, même si je comprends qu'il pose des questions pour l'avenir. Nous acceptons les deux propositions qu'il formule sur l'ACNUSA et la CNDP. Avis favorable.

(L'amendement n° 223 rectifié est adopté.)

Mme la présidente. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

Je mets aux voix les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », modifiés par l'amendement n° 223 rectifié.

(Les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », ainsi modifiés, sont adoptés.)

Mme la présidente. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

J'appelle maintenant les articles du projet de loi de finances rattachés à cette mission.

Article 60

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 212, visant à supprimer l'article 60.

La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Il y a quelques semaines, nous avons adopté à l'unanimité la traduction législative du Grenelle de l'environnement et il nous faut à présent respecter cette belle ambition, mais tenir compte aussi d'un autre souci : celui de l'activité économique. Notre travail consiste à placer le curseur au mieux entre ces deux objectifs. Cependant, depuis le temps où les différents groupes étaient réunis pour le Grenelle de l'environnement – il y a de cela un an –, la situation économique a changé : nous sommes en crise.

Or, que nous propose l'article 60 ? De créer une fiscalité – peu négligeable puisque la recette envisagée se situe à un milliard d'euros – sur les poids lourds, la logistique, c'est-à-dire sur l'ensemble de l'économie et plus précisément sur les pondéreux : tout ce qui exige des transports et qui comporte une grosse part de transport dans le prix final.

Cela revient donc à instaurer une fiscalité sur le lait, la viande et l'ensemble des pondéreux transportés par les camions. Vous me direz, monsieur le secrétaire d'État, qu'elle ne sera mise en œuvre que dans trois ans. Mais c'est bien pis ! La recette sera peut-être perçue dans trois ans, mais c'est aujourd'hui que ce message négatif est envoyé aux transporteurs. Cela suffit, me semble-t-il, pour que nous examinions la disposition d'un peu plus près.

Par ailleurs, le but du texte est de confier, via un appel d'offres, la collecte de la taxe et la définition de son assiette à un partenaire privé qui engagera, le cas échéant, les poursuites nécessaires. En somme, on rétablit les fermiers généraux

d'avant 1789 : jusqu'à présent, notre tradition fiscale attribue en effet la collecte de l'impôt à des régions. Au reste, le Conseil d'État est tout ce qu'il y a de plus réservé sur le présent article.

Tout cela m'incline à penser, monsieur le secrétaire d'État, que nous devrions engager une réflexion plus approfondie, afin de prendre également en compte l'objectif d'aménagement du territoire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement mais, à titre personnel, je n'y suis pas favorable.

Que l'on soit pour ou contre cette taxe, le fait est que nous avons choisi de la créer dans le cadre du Grenelle. La traduction dans ce PLF en est-elle parfaite ? Non, et nous allons longuement en discuter. En particulier, la transmission de la charge de la taxe jusqu'à son payeur final n'est pas assez précise : il faut donc y remédier si l'on veut éviter de dégrader encore la compétitivité économique du transport routier, ce qui aurait des conséquences pour l'emploi.

Mais, sur le principe, veut-on ou non de la taxe poids lourds ? Pour des raisons environnementales, et parce qu'il nous faut trouver des ressources pour mettre en œuvre la politique d'infrastructures que nous appelons de nos vœux – laquelle permettra un basculement modal du point de vue environnemental, économique et de l'aménagement du territoire –, nous avons choisi de la créer.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je serai un peu long, afin de préciser les choses, comme je l'ai déjà fait en répondant à Mme Gruny.

Un peu d'histoire. En 2002-2003, la République Fédérale d'Allemagne met en place, non sans difficultés techniques, la LKV-Maut, système de prélèvement par GPS, sur l'ensemble de son réseau d'autoroutes et de routes fédérales. Le partenaire économique est d'ailleurs une entreprise française, qui crée des emplois dans notre pays. L'Autriche puis la République Tchèque se lancent à leur tour dans le système. Enfin, pendant la campagne présidentielle, Nicolas Sarkozy inscrit cette éco-redevance dans son programme, à la définition duquel certains d'entre vous ont d'ailleurs participé, de sorte que nul n'est pris en traître.

M. Bertrand Pancher. Tout à fait !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Parallèlement, à l'initiative d'Yves Bur, une éco-redevance est expérimentée en Alsace : afin d'échapper à la LKV-Maut, les poids lourds quittent en effet la rive droite du Rhin pour la rive gauche, restée gratuite, entre Strasbourg et Mulhouse.

Afin de respecter les engagements de campagne du Président de la République, Jean-Louis Borloo et moi vous avons proposé, dans le texte de mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, de créer cette éco-redevance pour le réseau des routes nationales – du moins pour ce qu'il en reste, puisqu'il a beaucoup diminué – et des autoroutes actuellement gratuites.

Par ailleurs, l'article 10 du texte de mise en œuvre du Grenelle prévoit de prendre en compte les problèmes des régions les plus périphériques et les alternances de modes de transport – et je suis moi-même, monsieur Le Fur, président du conseil général d'un département situé en bord de mer, qui pourrait à ce titre se dire périphérique, mais qui ne le demande pas, par solidarité nationale.

Nous nous engageons en outre à prévoir, comme c'est normal vis-à-vis des entreprises de transport, dont Mme Gruny rappelait les difficultés, une série de compensations. Votre assemblée le sait bien, puisqu'elle a voté, au mois de juillet, avec la loi TEPA, l'obligation pour les transporteurs routiers de répercuter intégralement sur les chargeurs l'augmentation du carburant. Toutes les grandes organisations professionnelles nous le demandaient.

La mise en œuvre de l'éco-redevance, avec toutes les compensations que j'évoquais, est prévue pour 2011-2012 : à cette date, monsieur Le Fur, la crise, je l'espère, sera terminée. M. Méhaignerie et M. Goulard le savent bien : nous avons ouvert le débat sur le fonctionnement du transport routier, les conditions et les horaires de travail, le cabotage et les mesures de sauvegarde que la France pourrait être amenée à prendre. Nous tenons donc nos engagements. J'ajoute que tout cela se fera dans la concertation avec les organisations du transport routier, les chargeurs et les collectivités territoriales. L'affaire est d'importance, et nous ne devons pas échouer. Il ne faudrait pas non plus que nos camions entassent les dispositifs européens sur leur tableau de bord : nous avons un peu de temps devant nous pour rendre le système interopérable. Mais, pour lancer l'appel d'offres et financer nos infrastructures, nous devons dès aujourd'hui adopter le présent article.

Je serai moins long pour mes prochaines interventions, madame la présidente, mais je répète que le Gouvernement est tout à fait hostile à cet amendement de suppression, qui remettrait en cause l'une des mesures essentielles du Grenelle, d'ailleurs votée à l'unanimité sur ces bancs.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. Le président Ollier ne pouvant être présent à cette heure, il m'a demandé de vous faire part de son opinion, ce que je fais volontiers en ma qualité de vice-président de la commission des affaires économiques.

Le président Ollier considère que nous ne pouvons pas ne pas instaurer cette taxe aujourd'hui, compte tenu des délais nécessaires à sa mise en œuvre en 2011. Il souhaite toutefois que nous restions au plus près de l'amendement voté avec le texte relatif au Grenelle, amendement qui prévoit certaines modulations,...

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Bien sûr !

M. Serge Poignant. ...que j'avais d'ailleurs souhaitées, étant moi-même député de l'Ouest.

En tout état de cause, le président Ollier ne souhaite pas que l'article soit supprimé.

Mme la présidente. La parole est à M. François Goulard.

M. François Goulard. Les cosignataires de l'amendement présenté par Marc Le Fur ne sont évidemment pas hostiles à la disposition du Grenelle que nous avons tous votée.

Le problème est donc le suivant. La mesure, dont on a rappelé les montants, est lourde de conséquences. Or le Gouvernement ne nous a fourni aucune étude d'impact sérieuse au plan national. Pourtant les conséquences sont nombreuses. Dans certains cas, la taxe vise à favoriser d'autres modes de transport, objectif auquel nous souscrivons. Toutefois, selon les régions, les activités et les modes de transport disponibles – desserte ferroviaire, transports fluviaux –, le report modal peut être considérable ou quasi-inexistant.

En outre, nos régions diffèrent beaucoup par leurs économies et la nature de leurs productions : dans certains produits à forte valeur ajoutée, le coût du transport est relativement

modeste ; dans d'autres, il est élevé. On ne peut pas non plus négliger les distances. Compte tenu de la géographie et des dessertes existantes, les régions françaises sont plus ou moins bien loties, selon leur distance avec les grandes zones de consommation européennes.

Toutes ces données militent évidemment en faveur d'une étude précise, l'article 10 du texte relatif au Grenelle ayant été aussi adopté pour prendre en compte des objectifs d'aménagement du territoire, donc pour adapter la taxe.

Quant à la nécessité de voter celle-ci dès cette année pour lancer l'appel d'offres, l'argument me paraît irrecevable. Monsieur le secrétaire d'État, on lance tous les jours des appels d'offres dans notre pays sans que les mesures concernées n'aient été gravées dans le marbre de la loi ! On peut très bien lancer un appel d'offres et conduire tous les travaux nécessaires afin que le dispositif soit techniquement prêt dans trois ans sans avoir besoin de légiférer dès aujourd'hui, qui plus est en l'absence d'éléments d'information sérieux.

Tel est l'esprit qui nous anime : prendre le temps d'une étude sérieuse, tout en appliquant le Grenelle que nous venons d'adopter. Mais les raisons que je viens d'exposer nous conduisent à refuser de voter la taxe dès cette année.

M. Marc Le Fur. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Grouard.

M. Serge Grouard. Nous touchons à une disposition essentielle du PLF, et ce à plusieurs titres : sur le plan financier, elle met en jeu des sommes élevées mais, plus en encore, elle pose une question de principes.

On a, en somme, opposé la crise économique, que l'on ne saurait nier, à la crise écologique, dont nous ne parlons plus.

M. Marc Le Fur. Il faut tenir compte des deux !

M. Serge Grouard. Or la seconde est tout aussi présente, et peut-être même, dans sa durée et ses effets, plus grave que la première.

On développe une logique d'opposition : on ne pourrait pas mettre en œuvre l'éco-redevance parce que la crise économique ne le permettrait pas. Mais c'est tout le contraire : la logique du Grenelle est précisément de transformer notre économie afin de lui donner les atouts dont elle a besoin pour l'avenir. Il s'agit aussi de répondre à la crise écologique.

Nous avons une grande responsabilité dans le choix fondamental que nous devons faire aujourd'hui au sujet d'une disposition qui, d'ailleurs, n'est qu'une parmi d'autres dans le grand « verdissement » budgétaire et fiscal. Soit nous y allons, soit nous n'y allons pas : il faut choisir.

C'est également notre crédibilité qui est en jeu : comme M. le secrétaire d'État l'a rappelé, le Président de la République s'est engagé dans cette démarche, et nous le soutenons. Ne prêtons pas le flanc à ce reproche, que l'on entend parfois, de vider le Grenelle de sa substance au gré des textes que nous votons.

Sur le fond, cette éco-redevance servira à mettre en œuvre un autre engagement fort du Grenelle, qui est de favoriser des moyens de transport moins polluants, comme le rail et les transports en site propre. Avec le budget tel qu'il nous est proposé, en 2011, ce sont 880 millions d'euros qui abonderont le budget de l'AFITF pour aider au financement de lignes à grande vitesse et de transports en site propre. Si cet abondement se réduit progressivement, comment les collectivités financeraient-elles leurs projets ? Leur faudra-t-il y renoncer ? Voulons-nous, oui ou non, nous donner les moyens de financer ces modes de transport propres ?

S'agissant enfin de l'appel d'offres, les délais sont déjà relativement courts. En Allemagne il a fallu trois ou quatre ans pour mettre en œuvre ce type de dispositif, complexe il est vrai. Si nous prenons du retard aujourd'hui, les financements pour les projets dont je viens de parler seront compromis. Il nous faut être cohérents avec notre vote sur le Grenelle de l'environnement.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Nous n'atteindrons pas nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre si nous ne prenons pas des mesures pour limiter le trafic automobile et le transport par poids lourds. Ne pas mener le combat sur ces deux fronts, c'est se résigner à polluer. Les transports sont responsables de 34 % des émissions de CO₂ et recourent pour 94 % à des énergies fossiles. Si nous voulons être cohérents avec les objectifs du Grenelle de l'environnement, cette taxe poids lourds est indispensable.

D'autre part, nous avons travaillé pendant un an avec la société civile, notamment les associations et la Fédération nationale des transports routiers, et nous sommes parvenus à un accord, que le Grenelle 1 a entériné par une pratique démocratique renouvelée, tenant compte de l'avis de ceux qui sont concernés. Respectons cette démarche, ainsi que le travail accompli par des milliers de personnes, tout au long de plusieurs centaines de réunions. À quoi bon, sinon, avoir voté la loi d'orientation ?

Il y a, nous dit-on, la crise économique, qui nous imposera de polluer pour en sortir. Mais en période de croissance, on pollue aussi ! Bref, on pollue dans tous les cas... Travailler pour l'environnement, c'est aussi gérer nos contradictions. Entre deux maux, je préfère choisir le moindre : engageons-nous dans une action ferme en faveur de l'environnement et trouvons des adaptations locales. Mais, de grâce, ne revenons pas en arrière !

Mme la présidente. La parole est à M. Antoine Herth.

M. Antoine Herth. Le ministre ayant cité l'Alsace, je voudrais faire part de l'expérience de notre région, et m'opposer à l'amendement de M. Le Fur. Je comprends sa réaction, mais j'ai le sentiment qu'il découvre un sujet dont les parlementaires alsaciens sont familiers depuis trois ans. Il est vrai que l'Est de la France vivait une situation particulière : à la suite de la taxation mise en œuvre par l'Allemagne, une partie du trafic se reportait sur nos routes. Nous demandant comment réagir à cette distorsion économique et à la saturation de notre réseau, nous avons déposé un amendement, qui a été voté, à la surprise du Gouvernement, et qui nous a permis de mener une expérimentation dans ce domaine. Nous avons alors pris le temps de la négociation et contacté les entreprises de transports de la région, ainsi que le commissaire Jacques Barrot, qui a bien voulu se déplacer et qui nous a dit que nous ne pouvions pas faire n'importe quoi – et surtout pas faire payer les transporteurs alsaciens moins que ceux immatriculés dans d'autres départements, car cela aurait constitué une distorsion de concurrence.

M. Le Fur a également justifié son amendement par le fait que la Bretagne ne pouvait bénéficier de report modal. Mais l'Alsace non plus : il ne devient intéressant qu'au-delà de 500 kilomètres. Reste que l'économie bretonne sera peut-être l'une des premières bénéficiaires des infrastructures qui seront mises en place à l'échelle nationale, voire européenne. Le Grenelle comprend en effet de nombreuses dispositions sur le cabotage maritime et la modernisation des ports maritimes.

M. François Goulard. C'est un spécialiste qui parle !

M. Antoine Herth. J'ai même interrogé le ministre sur les ports fluviaux, car certains des nôtres sont saturés, et rien n'a été prévu pour les développer.

Je pense qu ce sont les clients des transporteurs qui, en fin de compte, paieront la note.

Lors de l'examen du projet de loi relatif au Grenelle de l'environnement, j'avais indiqué à M. Bussereau qu'il était absolument nécessaire de voter la présente disposition pour pouvoir lancer des appels d'offres. La région Alsace a pris le risque d'organiser une expérimentation, mais elle ne pourra pas le faire et ouvrir la voie d'une généralisation en 2011 ou 2012 si l'on supprime l'article 60. J'insiste donc en faveur de son maintien.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Cochet.

M. Yves Cochet. Le débat traverse même la majorité, et je puis le comprendre. Je suis contre cet amendement, pour des raisons qui viennent d'être exposées, mais aussi à cause de la gravité de la crise écologique, qui est d'ailleurs à la racine de la crise financière, laquelle est en train de devenir économique et, bientôt, sociale. La dérégulation du marché financier n'est pas seule en cause, loin de là : c'est la hausse des prix des matières premières et de l'énergie qui a pesé sur les budgets des ménages, les empêchant de rembourser des emprunts qui, effectivement, étaient à risque.

M. Franck Gilard. Ce n'est pas idiot, mais c'est un peu court !

M. Yves Cochet. C'est quelque chose que l'on constate depuis 2007.

La crise écologique est très grave. Or, comme l'a montré il y a deux ans le rapport de M. Stern, économiste à la Banque mondiale qui travaille maintenant pour le gouvernement britannique, nous ne payons pas les coûts externes de notre mode de déplacement. Et plus nous reporterons les décisions – certes difficiles –, plus cela nous coûtera cher. Nous ne ferons que faire porter à nos enfants le poids de ce que nous n'avons pas le courage de faire maintenant. Les Verts le disent depuis 1974, à l'époque de René Dumont.

Il faudra donc que tout le monde passe à la caisse : aujourd'hui ce sont les transporteurs, demain ce seront d'autres, mais tout le monde devra payer un peu pour protéger notre environnement et aussi notre santé.

Moi aussi, je suis breton (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*), mais le débat est national, et quelle région, à part l'Île-de-France, n'est pas périphérique ?

En Bretagne, 98 % du fret transite par la route.

M. François Goulard. C'est vrai.

M. Yves Cochet. Mais c'est la seule région de France où les autoroutes sont gratuites. Et elle voudrait ne pas payer la taxe ? C'est demander un double avantage.

La Bretagne a beaucoup de ports, mais depuis qu'on a construit, voici une quinzaine d'années, l'autoroute des estuaires – j'étais contre, M. Méhaignerie s'en souvient –, le port de Saint-Nazaire a perdu du fret au profit du Havre, d'où les marchandises partent en camion pour rejoindre, par cet axe, le sud de la France. Faisons plutôt les autoroutes de la mer !

Mme la présidente. La parole est à M. le président Pierre Méhaignerie.

M. Pierre Méhaignerie. Après les propos qui viennent d'être tenus, je voudrais éviter les dérives. Comme beaucoup d'entre nous, j'ai voté le Grenelle de l'environnement et je partage les

ambitions de M. Grouard, de M. Pancher et de M. Cochet. Mais nous avons adopté, par la même occasion, des amendements tenant compte de la situation des régions périphériques. J'ai alors rappelé au Gouvernement, et je n'étais pas le seul, que j'avais dit lors de la privatisation des sociétés d'autoroutes que ce n'était pas la meilleure façon de financer l'AFITF, et les faits le confirment aujourd'hui. Les conditions de privatisation de ces sociétés n'ont pas été conformes au respect de l'intérêt de l'État et des contribuables.

Il est certes tout à fait normal que chaque région, y compris les régions périphériques, participe au paiement de la taxe poids lourd. Mais comment expliquer aux habitants que leur région, qui s'est battue pendant quarante ans pour sa desserte, paie 12 % de cette taxe alors qu'elle ne représente que 4 % de la richesse nationale ?

Je rappelle que nous avons mené, depuis quarante ans, une politique nationale d'aménagement du territoire. J'étais ministre de l'équipement en 1986, monsieur le secrétaire d'État, sous la houlette du Premier ministre de l'époque, Jacques Chirac, et nous avons décidé, avec l'ensemble du Gouvernement, que, pour toutes les régions périphériques à plus de 400 kilomètres de Paris – je ne parle pas de celles qui se situent au cœur de l'Europe –, nous ferions des autoroutes gratuites, pour prendre en compte le souci d'équilibre et d'aménagement du territoire.

Je rappelle à Yves Cochet, qui a quitté l'Ille-et-Vilaine depuis longtemps, que ce département, où le transport des marchandises est un élément crucial, surtout dans le secteur agroalimentaire, a financé 50 % de son réseau autoroutier gratuit.

Je suis prêt à défendre cette taxe, mais pas à accepter, au nom de cette politique d'équilibre du territoire, que les régions périphériques paient deux ou trois fois plus que celles qui sont au cœur de l'Europe. C'est pourquoi j'estime que ce l'on nous propose, même amendé par les propositions d'Hervé Mariton, ne correspond pas aux engagements pris lors du débat sur le Grenelle de l'environnement.

Mme la présidente. La parole est à M. François Vannson.

M. François Vannson. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai voté moi aussi, sans état d'âme, le Grenelle de l'environnement, et je suis sensible, moi aussi, aux arguments de M. Grouard et de M. Pancher. Cela étant, le transport routier représente quelque 40 000 entreprises et près de 400 000 emplois. Si nous mettons en place cette écotaxe de façon trop rigide, arbitrairement et sans concertation, le mieux risque de devenir l'ennemi du bien. Depuis plusieurs années, nos transporteurs routiers font de gros efforts en matière environnementale, en utilisant, notamment, des véhicules de moins en moins polluants. Or, monsieur le secrétaire d'État, il n'en va pas de même des transporteurs étrangers, c'est de notoriété publique.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il faut qu'ils paient !

M. François Vannson. On a déjà connu, dans le domaine social, la problématique du contrat de progrès. En ce qui concerne l'environnement, je ne voudrais pas que nous soyons confrontés à la même situation. Car je crains que nous n'ayons pas la possibilité d'absorber, du jour au lendemain, tous les flux de transports. Si nous pénalisons trop les entreprises françaises, nous créerons un appel d'air pour les transporteurs étrangers qui, eux, ne seront pas forcément aussi scrupuleux que nous.

Je tenais à appeler votre attention, monsieur le secrétaire d'État, sur la nécessité d'être prudent, sans toutefois, bien sûr, aller à contresens des contraintes environnementales. Mais soyons tout de même très vigilants en ce qui concerne l'application de cette écotaxe, car nous risquons d'aller également à contresens. Notre économie, qui travaille à flux tendus, demande beaucoup à nos transporteurs, et notamment de la réactivité. De grâce, organisons une grande concertation et soyons prudents dans la mise en place de cette écotaxe !

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je ferai trois remarques.

D'abord, M. Vannson a tout à fait raison : une concertation est nécessaire. Nous savons bien que, même si le report modal se fait, ce que nous souhaitons tous, le transport routier représente aujourd'hui, sur l'ensemble du territoire, 80 % du fret ; il est le poumon de notre économie. Tout doit donc se faire dans la concertation et de manière intelligente. Il ne saurait en être autrement.

Ensuite, le chiffre de 12 % dont vous faites état, monsieur le président Méhaignerie, est normal, puisqu'il n'y a, pour l'instant, aucune autoroute à péage en Bretagne. Lorsque vous étiez ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, vous avez, lors du CIADT du 23 avril 1987, décidé d'une autoroute pour mon département, reliant Saintes à Rochefort, ce dont je vous remercie, mais vous avez fait le choix qu'elle soit à péage, et nous l'avons accepté.

M. Pierre Méhaignerie. Et Lyon-Béziers ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Certes, mais l'autoroute Bordeaux-Lyon est à péage, et le CIADT de 1987 n'a pas seulement décidé de réaliser des autoroutes gratuites – je pourrais vous fournir la liste.

Un dernier point, enfin, qui correspond à ce qu'a dit M. Vannson : je suis choqué de voir des dizaines de milliers de camions, en provenance de toute l'Europe et notamment de la péninsule ibérique, transiter par notre pays.

M. Marc Le Fur. Taxons le transit !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. C'est impossible, monsieur Le Fur, et vous le savez : on ne peut, dans le cadre de l'Europe, prendre une mesure qui ne s'appliquerait qu'à un seul pays.

Tous ces camions espagnols ou portugais, provenant de toute l'Europe, traversent notre pays, en ayant déjà fait le plein de carburant et de vivres – bouteilles d'eau et chewing-gum compris ; cela n'apporte pas un sou à l'économie française ! Au contraire, ce sont l'État et les collectivités qui paient, car ils utilisent non pas les autoroutes concédées, mais les routes gratuites. Nous ne pouvons continuer à tolérer cela ! (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Ce débat est à la fois passionnant et extrêmement important, car il s'agit de la première mise en œuvre concrète du Grenelle de l'environnement.

Nous avons voté à la quasi-unanimité la loi de programme, qui exprimait des objectifs que nous avons partagés avec enthousiasme. Force est de constater que la mise en œuvre sera un exercice difficile et, en même temps, intéressant.

Il y a, dans le Grenelle de l'environnement, des amendements au projet que le Gouvernement nous a présenté. Nous y répondrons tout à l'heure avec des amendements que nous avons – et en particulier votre rapporteur – proposés au projet du Gouvernement, de manière à respecter l'esprit et la lettre du Grenelle de l'environnement. Il est bon que l'application du Grenelle se fasse dans des conditions justes, intelligentes et cohérentes. Il ne suffit pas de prononcer le mot « Grenelle » pour que tout devienne immédiatement et miraculeusement facile. Il est plutôt sain que nous ayons ce débat : il montre qu'il y a le Grenelle, qui est une loi de programme, et qu'ensuite, lorsque la loi est nécessaire – celle dont nous débattons aujourd'hui –, elle n'est pas soumise à la loi de programme. Elle doit être cohérente politiquement, et il nous appartient de délibérer.

La Bretagne représente à peu près 4 % du PIB national. Après la mise en œuvre du dispositif qui nous est proposé et qu'il faudra adapter pour répondre aux – justes – considérations géographiques votées dans le Grenelle, la part de l'écotaxe acquittée en Bretagne représentera 3 % de ce qui sera payé à l'échelle nationale. Il y a des régions où l'ensemble de la contribution se fera en péages et en impôts, mais, en Bretagne, cela se fera uniquement par l'impôt, soit 3 ou 4 %.

M. François Goulard. Cela veut dire qu'il n'y a plus d'aménagement du territoire !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Ces proportions ne me semblent pas vraiment choquantes.

Par ailleurs, je suis d'accord avec les propos de François Goulard sur les études d'impact. Notre discussion porte aujourd'hui sur la mise en place de l'écotaxe. Ce n'est sans doute pas la première fois qu'on le dit dans cet hémicycle, et je crains que ce ne soit pas la dernière, mais il serait bon que les études d'impact soient plus souvent au rendez-vous et, à l'évidence, monsieur le secrétaire d'État, le compte n'y est pas.

Un autre point n'est pas satisfaisant, nous l'avons évoqué lors du débat sur le Grenelle de l'environnement, j'y suis attaché et je l'ai dit tout à l'heure à Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie, c'est celui de l'isofiscalité. Je n'ai pas compris que le Grenelle de l'environnement signifiait une augmentation des impôts, mais qu'il pouvait s'agir d'un basculement d'un type d'impôt vers un autre.

M. Marc Le Fur. C'est une bonne question.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Lors du débat sur le Grenelle de l'environnement, M. le secrétaire d'État nous avait répondu que l'augmentation d'un impôt ne serait pas forcément compensée au même moment et dans le même champ. Il faudra bien, à un moment ou à un autre, que nous vérifiions cette compensation. Et, j'y insiste, monsieur Grouard, l'écotaxe n'est pas une redevance, mais bien une taxe. Si nous sommes cohérents avec nos choix politiques et avec les engagements pris lors de plusieurs campagnes électorales, nous devons dire : oui au « verdissement » de la fiscalité, mais sans augmenter les impôts !

M. François Goulard. Très bien !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Aujourd'hui, je ne vois pas de réduction d'impôt à l'horizon pour compenser l'écotaxe poids lourds. Je fais confiance au Gouvernement pour la mettre prochainement en œuvre. Mais il faudra bien un jour, et la commission des finances y est très attachée, faire le bilan et vérifier qu'aux augmentations d'impôts du fait de l'environnement, correspondent des réductions d'impôts.

Ce n'est pas à la première initiative qu'on fait le compte, monsieur le secrétaire d'État, je vous l'accorde. Mais nous devons nous assurer de cet équilibre, faute de quoi la fiscalité verte finira par « coincer ». Pour ma part, je crois en la fiscalité verte en tant qu'élément d'une politique de l'environnement : elle ne doit pas être un prétexte à l'augmentation de l'impôt, fût-ce pour accomplir de belles missions. Quant aux modalités, nous en discuterons à l'occasion de l'examen des amendements qui vont suivre, sans oublier la concertation que vous allez continuer.

Je ne suis pas d'accord avec M. Goulard sur la question du calendrier. C'est pourquoi je crois que nous devons voter, ce soir, le texte amendé. Le Gouvernement a d'ores et déjà prévu que le financement de la politique d'infrastructures serait, dès 2011, partiellement assuré par le produit de la taxe poids lourds. En Allemagne, le calendrier de mise en œuvre de celle-ci est très volontariste.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Ce sont les premiers !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Nous bénéficierons sans doute de leur expérience...

L'appel d'offres pourrait-il être lancé aujourd'hui sans que nous ayons voté l'article 60 ?

M. François Goulard. Bien sûr !

M. Olivier Carré. Ce serait une erreur !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Je ne suis pas spécialiste en la matière, mais je crois que c'est, en principe, possible. Je pense toutefois qu'un appel d'offres lancé en l'absence de précisions suffisantes sur son contenu risque fort de n'être que virtuel. Or, j'ai écrit dans mon rapport qu'il fallait absolument passer du virtuel au réel. Si nous voulons un appel d'offres et un travail de préparation à l'écotaxe qui ne soient pas virtuels, nous devons définir certaines choses dès aujourd'hui.

Il faut voter aujourd'hui, quitte à l'amender, l'article 60, sans quoi il n'y aura pas de taxe poids lourds. Il restera certes beaucoup de travail, par exemple sur les conditions de répercussion, sur la préservation de la compétitivité du secteur et sur les éléments géographiques, toutes choses dont nous avons délibéré lors du Grenelle. Nous pouvons avancer ce soir sur ces points, mais sans récuser la taxe dans son ensemble.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. Après avoir donné tout à l'heure l'avis de la commission des affaires économiques sur la suppression, ou non, de l'article 60, qui vise à instaurer cette écotaxe, je souhaite, monsieur le secrétaire d'État, que la modulation soit bien prise en compte, ainsi que l'ensemble des paramètres que nous avons intégrés dans l'amendement du Grenelle.

Je suis intervenu, au nom du groupe UMP, sur le Grenelle 1, que j'ai défendu dans son ensemble. Toutefois – et c'était aussi l'opinion du rapporteur, Christian Jacob, que j'associe à mes propos –, j'ai souligné le fait qu'il fallait porter attention à la vie de nos entreprises, à la concurrence nationale et internationale, ainsi qu'à l'aménagement du territoire. Cela étant, nous pouvons nous retrouver sur les modulations que nous avons souhaitées. Mais nous voulons aussi des aménagements dans d'autres domaines.

Nous allons maintenant examiner l'ensemble des amendements. Je souhaite, monsieur le secrétaire d'État, que vous portiez attention à ce que nous avons intégré dans le Grenelle : des aménagements de la taxe afin d'éviter que l'impact écono-

mique sur certains territoires soit excessif, eu égard à leur éloignement du centre de l'espace européen et de la faiblesse des modes de transports alternatifs à la route.

Nous souhaitons aussi, monsieur le secrétaire d'État, que vous organisiez très rapidement une concertation avec les élus et les professionnels du transport, qui l'attendent impatiemment.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. C'est bien ainsi, naturellement, que les choses se passeront, monsieur Poignant. Les amendements qui vont suivre, en particulier ceux de M. Mariton, permettront de mettre en œuvre l'ensemble de ces modulations.

(L'amendement n° 212 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 233, dont M. Hervé Mariton m'indique qu'il est défendu.

(L'amendement n° 233, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 311.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cet amendement de précision tend à compléter l'alinéa 9 de cet article 60 pour être cohérent avec la rédaction du code des douanes sur la taxe à l'essieu et traiter le cas des fraudes et sanctions. Lorsque le camion est donné en location, il faut pouvoir rechercher le propriétaire en cas de défaut de paiement de la taxe.

(L'amendement n° 311, accepté par la commission, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 232, dont M. Hervé Mariton m'indique qu'il est défendu.

(L'amendement n° 232, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 235, qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 293.

La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Cet amendement tend à préciser le champ géographique de la taxe sur les poids lourds. La définition doit être très précise et un certain nombre de critères objectifs être, d'évidence, pris en compte pour que la taxe soit aussi pertinente que possible, en particulier à la lumière de ce que nous avons voté dans la loi de programme relative au Grenelle de l'environnement.

Je propose, étant donné la législation européenne, que les autoroutes et routes soumises à péages soient exclues de la taxe sur les poids lourds. Les routes n'appartenant pas au réseau transeuropéen de transport et sur lesquelles le niveau du trafic est faible doivent être également exonérées de cette taxe dans des conditions qu'il conviendra de préciser.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire pour les transports terrestres, pour présenter le sous-amendement n° 293.

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire pour les transports terrestres. Dans l'évolution du statut de nos routes et autoroutes, un cas particulier très important semble avoir été oublié. Il s'agit de la prolongation des concessions en kilomè-

tres et en durée. Je pense notamment au cas où une route à deux fois deux voies, actuellement gratuite, passerait, dans le cadre d'une prolongation de concession, sous régime de concession autoroutière, sans pour autant que le péage soit modifié, le hasard voulant que ce tronçon de deux fois deux voies gratuit se trouve en bout de course d'une autoroute existante. Dans l'état actuel du Grenelle et du projet de loi de finances, elle passerait donc sous concession autoroutière tout en restant gratuite en l'absence de modification de péage, et se trouverait exonérée de l'écoredevance. Nous avons en France un cas hautement symbolique : il s'agit des vingt-cinq kilomètres de la route d'accès au tunnel du Mont-Blanc. Il est impératif, monsieur le secrétaire d'État, que nous puissions prendre des mesures.

Permettez-moi de parler quelques instants d'histoire et d'aménagement du territoire, et de donner quelques chiffres. En 1965, année de l'ouverture du tunnel, 5 000 poids lourds, sur un total de 345 000 véhicules, ont traversé le Mont-Blanc. Dix ans plus tard, en 1975, on dénombrait 300 000 poids lourds sur un total d'un million de véhicules. Dix ans plus tard, en 1985, c'étaient 454 000 poids lourds et 1 360 000 véhicules. À la veille de la catastrophe du Mont-Blanc, en 1999, on comptait plus de 800 000 poids lourds et près de deux millions de véhicules. Et dix ans plus tard, dont trois ans d'interruption, plus de 600 000 poids lourds et près de 1 800 000 véhicules traversent la vallée de Chamonix, soit un niveau de trafic proche de celui enregistré à quelques semaines de la catastrophe. Si l'on tient compte du fait que, la nuit, le trafic diminue sensiblement, cela représente donc près de trois poids lourds à la minute ! Et la situation du tunnel du Fréjus est bien pire, sans même parler de certains passages saturés des Pyrénées, des Alpes du Sud ou des territoires limitrophes de l'Allemagne, comme l'Alsace, qu'évoquait Antoine Herth tout à l'heure.

Nous avons besoin de cette éco-redevance pour financer les infrastructures, tant les nuisances du transport routier dans nos vallées sont importantes. Mon sous-amendement, soutenu très largement par les élus de la montagne, a donc pour objet de préciser que, s'agissant de l'application de la taxe, les exceptions portent sur des sections d'autoroutes.

(Le sous-amendement n° 293, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'amendement n° 235, sous-amendé, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements n°s 236 et 234, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Le premier tend, pour des raisons pratiques et économiques évidentes, à concentrer le dispositif sur le territoire métropolitain et à en exclure l'outre-mer.

Le second renvoie à un décret la liste des routes auxquelles s'applique cette exception précédemment évoquée.

(Les amendements, n°s 236 et 234, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 208.

La parole est à M. Pierre Méhaignerie.

M. Pierre Méhaignerie. Je suis, je le répète, favorable à l'écotaxe. Je veux que cela soit bien clair et que l'on ne caricature pas nos positions ! Mais je dis aussi que, malgré

les petites améliorations proposées par M. Mariton, les conditions de son application conduiront – et je pèse mes mots – à la fin de la politique française d'aménagement du territoire !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement.

(L'amendement n° 208, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 249 et 250, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je retire le premier, et défendrai seulement le second.

Je voudrais que l'on ne caricature pas mes propos : il ne s'agit pas de défendre une région, mais d'obéir à la même logique que nous avons adoptée dans le Grenelle de l'environnement. Que l'on taxe les camions pour inciter les affréteurs à utiliser d'autres modes de transport, soit, mais certains transports ne peuvent se faire qu'en camion. Je pense au transport des produits frais, de viande en particulier, qui est soumis à des exigences sanitaires, de température et de délais. Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'État, d'exclure cette catégorie de transport. Vous me répondez que ce n'est pas le transporteur qui paiera, mais cela veut dire que ce sont les clients, c'est-à-dire, en dernière analyse, les consommateurs, qui paieront. Or, n'avons-nous pas été élus, entre autres, pour défendre le pouvoir d'achat des Français ? L'instauration d'une taxe sur les produits alimentaires se traduira, pour peu que votre logique du transfert vers le client soit retenue, par une augmentation des prix agroalimentaires et donc des prix alimentaires.

Je ne suis pas, je le répète, dans une logique régionale : l'exigence dont je viens de parler vaut pour toutes les régions. C'est une question de simple bon sens.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. L'analyse de notre collègue Le Fur est intéressante, mais la directive Eurovignette ne permet pas de différencier les véhicules selon leur nature de leur chargement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable. Cela exclurait tous les camions marocains, espagnols, portugais qui transitent vers l'Europe du Nord, alors même que ce sont eux qui encombrant le plus notre réseau routier.

(L'amendement n° 249 est retiré.)

(L'amendement n° 250 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 231, dont M. Hervé Mariton m'indique qu'il est défendu.

(L'amendement n° 231, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 312, dont le Gouvernement m'indique qu'il est défendu.

(L'amendement n° 312 est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 230 et 239, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée, et dont M. Hervé Mariton m'indique qu'ils sont défendus.

(Les amendements n^{os} 230 et 239, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 220 et 240, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Marc Le Fur, pour présenter l'amendement n^o 220.

M. Marc Le Fur. Pour la clarté de nos débats, je retire l'amendement n^o 220, dont la teneur sera reprise dans des sous-amendements, que je présenterai, à l'amendement n^o 240 de M. le rapporteur spécial.

(L'amendement n^o 220 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial, pour présenter l'amendement n^o 240.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Il s'agit de tenir compte d'éléments géographiques objectifs qui, je le pense, répondent à la préoccupation du président Méhaignerie et de M. Le Fur.

Cet amendement précise donc que les taux kilométriques seront minorés pour les départements périphériques, cela étant apprécié en fonction de critères objectifs.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur, pour présenter ses sous-amendements n^{os} 305 à 309.

M. Marc Le Fur. Lors de l'examen du Grenelle, nous avons entre autres obtenu, monsieur le secrétaire d'État, à votre initiative et à celle de M. Borloo, que cette fameuse taxe puisse respecter les régions périphériques – et je vous fais confiance pour cela. Lorsque vous vivez à la pointe la plus occidentale de l'Europe et que vos clients habitent à Paris, en Italie et en Allemagne, cela crée une difficulté objective.

L'idée, qui a été retenue dans son principe – respectons les principes que nous avons nous-mêmes votés! –, consiste à atténuer la charge de l'impôt pour ces régions, d'où mon premier sous-amendement, n^o 305. Il ne s'agit pas de l'atténuer à la marge, comme le propose M. Mariton, qui ne va pas assez loin, même s'il va dans le bon sens en proposant de minorer les taux kilométriques de 25 %. Je propose 35 %. Car 25 %, c'est de la charité, alors que 35 %, cela devient raisonnable. *(Exclamations sur divers bancs.)*

Dans le sous-amendement n^o 306, il s'agit de remplacer le mot : « départements » par le mot : « régions ». Vous ayant écouté tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'État, je veux croire que vous y serez favorable. En effet, vous avez dit qu'il fallait tenir compte des régions périphériques, et non pas des départements! Pourquoi pas des cantons, tant que nous y sommes? Retenir des limites administratives, qui n'ont pas de sens en termes économiques, risque d'occasionner des difficultés inextricables.

L'esprit du sous-amendement n^o 307 est le même. Il s'agit de tenir compte des régions qui sont les plus périphériques et dans lesquelles il n'y a pas de possibilité de transports alternatifs. Lorsque la marée qui arrive à Douarnenez ou à Guilvinec part pour Paris, le véhicule revient, dans la plupart des cas, à vide. Vous nous dites, monsieur le secrétaire d'État, que le coût du retour pourra être répercuté sur le

client, mais au retour, il n'y a pas de client! Je vous pose donc une question très simple : sur qui répercuter? J'ai la conviction, pour ma part, que ce n'est sur personne.

Moi, j'ai les pieds dans la glaise, je prends des exemples très concrets. Je sais que nos transporteurs transportent des produits pondéreux de l'Ouest vers l'agglomération parisienne, la vallée du Rhin ou l'Italie, et qu'ils reviennent soit à vide, soit avec du fret bradé, puisque l'on trouve très peu de fret de pondéreux pour aller de l'agglomération parisienne vers la Bretagne.

Ces éléments très simples démontrent que votre argument de la prétendue répercussion sur le client ne tient pas, puisque, dans les hypothèses que j'évoque, il n'y a pas de client.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces sous-amendements?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. S'agissant du montant de la minoration – 25 % ou 35 % –, je crois que nous pouvons convenir avec notre collègue Le Fur que la charité ne s'achète pas...

S'agissant du débat entre « régions » et « départements », je rappelle que le projet de loi de programme parle, avec beaucoup de sagesse, de « territoires ». Dans mon esprit, il s'agit d'avoir une appréciation aussi objective que possible de critères géographiques. Il faut donc descendre à un niveau de précision qui soit suffisant. Le niveau infra-départemental, j'en suis d'accord avec Marc Le Fur, serait artificiel, et sans justification économique. Mais au-delà du département, on n'aurait plus vraiment de critère objectif permettant de procéder aux adaptations nécessaires, comme l'a voulu le projet de loi relatif au Grenelle de l'environnement, qui parle, je le répète, de « territoires ».

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et les sous-amendements?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable aux sous-amendements, et favorable à l'amendement de M. Mariton, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n^o 314 du Gouvernement, qui tend à remplacer la formule, trop complexe, proposée dans le b) de l'amendement par les mots : « la faiblesse de l'offre alternative à la route ». Cette rédaction nous paraît moins technocratique – non que celle de M. Mariton le soit (*Sourires*), mais la nôtre sera peut-être plus facilement comprise par nos concitoyens, tout en respectant l'intention de l'auteur de l'amendement.

M. Marc Le Fur. J'attends toujours la réponse du Gouvernement à mes sous-amendements!

Mme la présidente. M. le secrétaire d'État vient de s'exprimer sur l'ensemble des sous-amendements.

La parole est à M. Pierre Méhaignerie.

M. Pierre Méhaignerie. Je continue de le répéter : la Bretagne, avec 4 % de la richesse nationale, va payer 12 % de la taxe. Le Gouvernement aurait pu faire un geste en acceptant de minorer davantage les taux kilométriques. C'eût été au moins un effort de compréhension. Las, je constate qu'il ne l'a même pas fait.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. Le Gouvernement a bien fait de déposer son sous-amendement. L'offre intermodale est en effet l'un des critères qu'il faut faire entrer en ligne de compte. La formulation proposée par M. le secrétaire d'État est un peu différente de celle de M. Mariton, mais ils sont d'accord sur le fond.

Sur le sous-amendement n° 305, je m'abstiendrai. Je comprends qu'une minoration de 35 % puisse poser problème, soit qu'elle entraîne un report du trafic sur d'autres départements, soit tout simplement pour des questions budgétaires, par rapport aux volumes attendus. Mais je m'abstiendrai de voter contre, car je ne souhaite pas, monsieur le secrétaire d'État, que l'on descende, par exemple à l'occasion de la navette, en dessous de 25 %. La minoration de 25 % peut être acceptée, mais attention à ne pas aller plus loin !

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Que M. Poignant se rassure : il va de soi que nous maintiendrons ce taux de 25 %.

(Les sous-amendements n° 305, 306, 307 et 308, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

(Le sous-amendement n° 314 est adopté.)

(Le sous-amendement n° 309 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 240, sous-amendé, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 221 et 242, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Marc Le Fur, pour soutenir l'amendement n° 221.

M. Marc Le Fur. Il s'agit à présent du taux de la taxe elle-même. Le texte est très imprécis, puisqu'il prévoit que le taux kilométrique sera compris entre 5 et 30 centimes par kilomètre. D'autre part, un maximum de 30 centimes, c'est lourd, trop lourd.

Je propose d'adopter une attitude plus raisonnable. Le taux devrait être au maximum de 15 centimes par kilomètre. Pourquoi ? Parce qu'en l'état de mes informations, le coût du kilomètre sur autoroute est aujourd'hui de l'ordre de 16 centimes. Mon idée est donc simple : ne taxons pas davantage les routes que les autoroutes, lesquelles rendent un service que l'on peut apprécier très objectivement, en plus de la mise à disposition de l'asphalte, en quelque sorte.

J'ajoute, monsieur le secrétaire d'État, que, d'après ce que je crois savoir, vous n'envisagez pas d'aller jusqu'à 30 centimes.

M. François Goulard. C'est plutôt Bercy !

M. Marc Le Fur. Dans ces conditions, dites clairement que vous n'allez pas retenir ce chiffre, qui fait peur. Si Jacques Le Nay, Pierre Méhaignerie, François Goulard et moi-même sommes ici pour vous parler de cette taxe, c'est parce que, chez nous, les entreprises font leurs calculs et constatent qu'elle leur coûtera plus cher que la patente qu'elles paient chaque année. Pour elles, ce n'est pas un sujet abstrait ! Au moins, rassurez-les, en n'agitant pas ce chiffre de 30 centimes, et en revenant à quelque chose de raisonnable. La comparaison avec le prix de l'autoroute me semble compréhensible par tous.

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 242 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 221.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Je propose d'abaisser le taux minimum à 2,5 centimes et le taux maximum à 20 centimes, soit le même que celui qui a été retenu pour la

région Alsace. Le taux maximum serait ainsi homogène sur l'ensemble du territoire, sous réserve des dispositions d'abattement que nous avons examinées tout à l'heure.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 242 et défavorable à l'amendement n° 221.

Monsieur Le Fur, nous sommes pour l'instant dans le cadre de la directive Eurovignette actuelle, qui ne permet pas de dépasser 12,5 centimes. Le chiffre que vous avez cité pour les autoroutes est la moyenne actuelle. Nous verrons en 2012 où nous en serons par rapport à la nouvelle directive Eurovignette, si elle est adoptée d'ici là. Elle devrait nous permettre d'introduire plus de souplesse, cette souplesse dont parlait Martial Saddier tout à l'heure dans son excellente intervention. Nous pourrions moduler cette taxe, par exemple pour les zones de montagne. Mais pour l'instant, la souplesse proposée par M. Mariton me convient parfaitement.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. J'ai du mal à comprendre. Je crois que l'on peut abaisser le taux maximum jusqu'à 15 centimes, mais le ramener à 20 centimes est déjà un progrès. Tout ceci illustre, soit dit en passant, la nécessité d'une étude d'impact, comme le disait François Goulard tout à l'heure. Prenons donc ce qui est bon à prendre, mais la logique aurait voulu que l'on respecte la directive européenne actuelle, et que l'on prenne en compte la comparaison avec le prix des autoroutes.

Cessons d'agiter des chiffons rouges ! Le chiffre de 30 centimes faisait très peur : 20 centimes, c'est déjà mieux, et je vous en remercie, monsieur le rapporteur, mais j'aurais préféré 15 centimes.

(L'amendement n° 221 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 242 est adopté.)

Je suis saisie d'un amendement n° 166.

La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je le retire.

(L'amendement n° 166 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement, n° 229, dont M. Hervé Mariton m'indique qu'il est défendu.

(L'amendement n° 229, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 145.

La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Il s'agit du coût de la collecte, car nous atteignons là un sommet ! En l'état de nos informations, cette recette d'un milliard va susciter un coût de collecte de l'ordre de 25 % - et les comparaisons internationales, notamment avec l'Allemagne, confirment ce chiffre. On est dans la logique des Shadoks : pour un milliard, on va dépenser 250 millions. Et au bénéfice de qui ? Essentiellement de conglomérats privés, peut-être étrangers, qui effectueront cette collecte.

Au moins, fixons-nous un objectif de bon sens : que ce coût ne dépasse pas 12 %. Nous créons un droit fiscal tout à fait nouveau, en confiant la collecte d'un impôt à des partenaires

privés. Nous restaurons en quelque sorte, comme je l'ai dit tout à l'heure, les fermiers généraux. Mais, au moins, ne leur laissons pas trop d'argent !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Le retour de l'État ne justifie pas celui des fermiers généraux, mais ne dispense pas non plus de considérer que les partenariats public-privé peuvent être une forme intelligente de gestion publique. La crise doit nous secouer et nous stimuler, elle ne nous oblige pas à revenir en arrière.

Cela étant, le coût de gestion est une vraie question. Lancer l'appel d'offres assez tôt peut permettre de bien gérer un dossier. Les coûts en Allemagne sont extrêmement élevés, et l'on peut craindre qu'ils le soient en France également. Le chiffre de 25 % est en effet souvent cité. C'est en tout cas celui que l'on constate en Allemagne. Plus le Gouvernement pourra être en mesure de réduire les coûts de gestion, mieux ce sera. Sur ce point, M. Le Fur a raison.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable. Cela dit, les coûts doivent effectivement être aussi bas que possible. Nous recourons vraisemblablement au système européen de navigation par satellites Galileo. L'industrie française en sera l'une des premières bénéficiaires, ainsi que toutes les régions, y compris la vôtre.

J'ajoute que nous utiliserons ce dispositif de concession pour l'axe Le Mans-Rennes, l'un des premiers projets qui sera financé précisément par l'éco-redevance.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. Que le coût de la collecte puisse revenir à 250 millions pour un milliard pose question. Je souhaite que le Gouvernement accorde toute son attention à ce problème.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. La remarque de M. Poignant est frappée au coin du bon sens : il faut baisser le plus possible le coût de collecte, et donc ne pas suivre l'exemple allemand qui nous montre ce qu'il ne faut pas faire. Nous nous fixons des objectifs raisonnables et retiendrons les expériences étrangères qui y correspondent le mieux. Par ailleurs, la forfaitisation, que plusieurs d'entre vous ont proposée, est susceptible de faire baisser fortement le coût de la collecte.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Binetruy.

M. Jean-Marie Binetruy. M. Le Fur a tout à fait raison de veiller au coût de collecte – ne retombons pas dans les errements de la redevance télé ! –, mais le taux de 12 % me semble trop optimiste.

M. Pierre Méhaignerie. Il a raison !

M. Jean-Marie Binetruy. Il y aura peut-être des infrastructures à créer, et il faudrait, dans ce cas, fixer un délai. Il est certain que, la première année, le coût sera de plus de 12 %.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Nous devons absolument nous fixer un objectif chiffré. Si nous disons à nos compatriotes que nous allons lever un impôt d'un milliard sans nous fixer un coût maximal de collecte, nous ne faisons pas notre devoir de législateurs.

Par conséquent, je rectifie mon amendement en portant à 15 % le plafond du coût de collecte.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement rectifié ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement ne peut pas donner d'avis : on ne sait rien encore puisqu'on va lancer un appel d'offres. En tant qu'élu local, monsieur Le Fur, vous savez bien que, lorsqu'une collectivité lance un appel d'offres, elle ne connaît pas le résultat à l'avance.

On ignore, de surcroît, quelle sera la situation économique au moment du lancement de cet appel d'offres.

M. Marc Le Fur. On ne s'adresse pas à des magasins !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Le Fur, il faut être raisonnable et ne pas céder à la démagogie. Le Gouvernement prend un engagement sur cette question que vous posez tout à fait légitimement. Puisque cet argent va aux infrastructures,...

M. Marc Le Fur. Pas le coût de la collecte !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Plus le coût de collecte sera bas, plus il en restera pour les infrastructures ! Nous avons tous intérêt – parlementaires, Gouvernement, administrations, collectivités – à ce que le coût de collecte soit le plus bas possible. C'est l'objectif que nous nous fixons.

Le bon sens et notre expérience de gestionnaires de collectivités nous ont rendus économes de l'argent public. Tant que l'appel d'offres n'est pas lancé, on ne peut rien dire d'autre.

(L'amendement n° 145, tel qu'il vient d'être rectifié, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 214 et 237.

La parole est à Mme Pascale Gruny.

Mme Pascale Gruny. La loi Grenelle 1 a instauré le principe de répercussion de la taxe sur le bénéficiaire du transport de marchandise. L'amendement vise à permettre cette répercussion sur la base de la tonne-kilomètre, sachant toutefois que ce n'est pas la meilleure formule pour les entreprises de transport. Je souhaite savoir l'avis du ministre sur ce point, ainsi que sur le principe de compensation.

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Manifestement, la question de la répercussion de la taxe est insuffisamment traitée dans ce projet de loi. L'amendement, qui fait suite à une concertation avec les acteurs professionnels concernés au premier chef, tend donc à mieux définir les conditions de cette répercussion, afin qu'elle soit effective.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État pour donner l'avis du Gouvernement et soutenir le sous-amendement n° 304.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à ces amendements et propose de les compléter par le sous-amendement suivant : « Un décret en Conseil d'État fixe les conditions dans lesquelles cette majoration est établie, sur des bases réelles ou forfaitaires ainsi que les modalités d'application correspondantes ».

Il s'agit de se donner toute la souplesse nécessaire, compte tenu de la complexité du système kilométrique, pour trouver une formule pragmatique, à soumettre aux organisations professionnelles.

(Le sous-amendement n° 304 est adopté.)

(Les amendements identiques n° 214 et 237, sous-amendés, sont adoptés.)

(L'article 60, amendé, est adopté.)

Article 61

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 280.

La parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier, tire ses ressources d'un prélèvement sur le produit des primes ou cotisations additionnelles relatives à la garantie contre le risque de catastrophes naturelles figurant dans les contrats d'assurance. L'amendement tend à relever le taux de ce prélèvement.

Il propose par ailleurs d'assouplir plusieurs conditions d'utilisation des crédits de ce fonds pour tenir compte des besoins sur le terrain. C'est donc un amendement de bon sens.

(L'amendement n° 280 est adopté.)

(L'article 61, amendé, est adopté.)

Après l'article 61

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement, n° 203, portant article additionnel après l'article 61.

La parole est à M. Claude Bodin.

M. Claude Bodin. Quittons le monde de la route et des camions pour les nuisances aériennes ! Un récent rapport de la Cour des comptes situe le seuil de saturation de l'aéroport de Roissy à 750 000 ou 800 000 mouvements. Avec 580 000 mouvements par an et une progression de 2 % à 5 %, l'aéroport, dans sa structure actuelle, sera saturé en 2025. Deux solutions s'offriront alors : soit se satisfaire de cette saturation, avec tous les risques qu'elle peut engendrer, soit envoyer des avions sur Orly.

Je pense que, dans les vingt prochaines années, la construction d'un troisième aéroport dans le grand bassin parisien sera inévitable. Mon amendement propose la création d'un groupe de travail pour en étudier la faisabilité et remettre un rapport sur le sujet avant le projet de loi de finances pour 2010.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. La commission n'a pas examiné cet amendement, mais le rapporteur spécial Charles de Courson m'a demandé de faire savoir qu'il y est défavorable. Le projet a été lancé puis abandonné à plusieurs reprises. La gestion des aéroports existants peut être optimisée afin de faire face à la croissance du trafic, laquelle, au demeurant, n'est pas assurée dans le contexte économique actuel. La construction même d'un troisième aéroport provoquerait des nuisances pour ses riverains.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je comprends la préoccupation exprimée par M. Bodin. Puis-je lui suggérer d'attendre la publication du rapport Dermagne sur la base duquel nous pourrions avoir un débat ?

Ainsi que l'a rappelé M. Mariton, chaque fois que l'on a voulu construire un troisième aéroport, que ce soit en Eure-et-Loir ou en Picardie, on s'est heurté à une ferme opposition des populations. Du reste, le trafic aérien continuera-t-il à progresser ? Nous n'en savons rien puisque nous allons

développer des modes alternatifs, comme CAREX dont nous avons parlé tout à l'heure. Vatry peut également être une alternative et – tout ne doit pas être à Paris –, nos grands aéroports régionaux de Lyon, Bordeaux ou Toulouse peuvent jouer un rôle important.

Je suis à votre disposition pour reprendre ce débat dès après la livraison du rapport Dermagne et, dans l'attente, je vous suggère de retirer cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Claude Bodin.

M. Claude Bodin. Je suis tout à fait prêt à reprendre la discussion dès la présentation du rapport Dermagne, mais je maintiens l'amendement.

(L'amendement n° 203 n'est pas adopté.)

Budget annexe « Contrôle et exploitation aériens »

Mme la présidente. J'appelle les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », inscrits à l'état C.

ÉTAT C

Mme la présidente. Je mets aux voix les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

(Les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » sont adoptés.)

Après l'article 82

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement, n° 215, portant article additionnel après l'article 82.

La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Il s'agit de solliciter du Gouvernement une réflexion sur une évolution du statut de la DGAC, l'intuition des auteurs étant que sa transformation en établissement public pourrait être bienvenue.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. C'est un sujet cher à M. de Courson et qu'il connaît bien. Le Gouvernement, sans se prononcer sur le fond, est tout à fait favorable à ce qu'une étude engage la réflexion et qu'elle donne lieu à un rapport.

(L'amendement n° 215 est adopté.)

Compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route »

Mme la présidente. J'appelle les crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route », inscrits à l'état D.

ÉTAT D

Mme la présidente. Je mets aux voix les crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » sont adoptés.)

Compte d'affectation spéciale « Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres »

Mme la présidente. J'appelle les crédits du compte d'affectation spéciale « Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres », inscrits à l'état D.

ÉTAT D

Mme la présidente. Je mets aux voix les crédits du compte d'affectation spéciale « Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres ».

(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Avances au fonds d'aide à l'acquisition de véhicules propres » sont adoptés.)

Mme la présidente. Nous avons terminé l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à l'aménagement durables.

La suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2009 est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, vendredi 7 novembre à neuf heures trente :

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2009 :

Défense.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quarante-cinq.)

Le Directeur du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale,

CLAUDE AZÉMA



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu 1 an	155,70
33	Questions 1 an	108,00
83	Table compte rendu 1 an	26,60
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu 1 an	139,30
35	Questions 1 an	78,20
85	Table compte rendu 1 an	23,50
95	Table questions 1 an	16,40
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
07	Série ordinaire 1 an	813,10
27	Série budgétaire 1 an	116,10
	DOCUMENTS DU SÉNAT	
09	Un an 1 an	787,10

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 28 décembre 2007 publié au *Journal officiel* du 30 décembre 2007

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : 01-40-58-75-00 – Renseignements documentaires : 01-40-58-79-79 – Télécopie abonnement : 01-40-58-77-57

Prix du numéro : 2,20 €
(Fascicules compte rendu et amendements)