

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

59^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mardi 12 novembre 2013

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



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME LAURENCE DUMONT

1. **Projet de loi de finances pour 2014** (p. 11315)

SECONDE PARTIE (*suite*) (p. 11315)

Écologie, développement et mobilité durables (p. 11315)

M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Marc Goua, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Alain Rodet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

M. Olivier Faure, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques

Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques

M. Jean-Marie Le Guen, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères

M. Rémi Pavvros, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques

M. Jean-Paul Chanteguët, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche

M. Bertrand Pancher

Mme Laurence Abeille

M. Olivier Falorni

M. Patrice Carvalho

M. Christophe Bouillon

M. Martial Saddier

M. Stéphane Demilly

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué

M. François-Michel Lambert

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué

Mme Laurence Abeille

M. Philippe Martin, ministre

M. Jean-Jacques Cottel

M. Philippe Martin, ministre

M. Didier Quentin

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué

M. Charles-Ange Ginesy

M. Philippe Martin, ministre

Mission « Écologie, développement et mobilité durables » (état B) (p. 11345)

Amendement n° 846

Article 63 (p. 11346)

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial

Après l'article 63 (p. 11346)

Amendements n°s 467, 295

Amendements n°s 33, 629

Amendements n°s 32, 628, 587 rectifié

Amendements n°s 34, 630, 584, 68, 844, 843, 417, 416, 263

2. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 11362)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME LAURENCE DUMONT

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2014

SECONDE PARTIE *(suite)*

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 (n^{os} 1395).

Écologie, développement et mobilité durables

Mme la présidente. Nous abordons l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à la mobilité durables (n^o 1428, annexes 13 à 18, avis n^o 1430, tomes III et IV, n^o 1431, tome V, n^o 1434, tomes I à VII.)

La parole est à M. le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

M. Philippe Martin, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Madame la présidente, monsieur le président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, monsieur le président de la commission des affaires économiques, mesdames, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, je veux saluer pour commencer le travail approfondi et de grande qualité que les rapporteurs spéciaux et les rapporteurs pour avis de votre assemblée ont accompli sur le budget de mon ministère.

Lors de la commission élargie du 7 novembre dernier, il a été rappelé que le budget de l'écologie était un budget complexe; mais l'histoire de ce ministère, sa création et sa transformation le sont aussi, vous le savez. Ce ministère est complexe dans sa construction car il repose sur des supports budgétaires multiples et sur la mobilisation d'opérateurs nombreux. Il est également complexe par ses enjeux, car il a pour responsabilité de soutenir des priorités multiples – la biodiversité, les risques, la sûreté nucléaire, l'énergie et le climat, la mobilité, la mer, la recherche – dans le cadre d'une politique unique et transversale, celle de la transition écologique.

Le budget pour 2014 respecte l'engagement pris en 2012 de maintenir les moyens consacrés à la biodiversité sur la période 2012-2015; 2014 sera d'ailleurs l'année du projet de loi pour la biodiversité et de la préfiguration opérationnelle de l'Agence française pour la biodiversité. Avec ces jalons, nous ouvrirons un nouveau chapitre de l'action publique en faveur du monde vivant. Ces travaux seront aussi l'occasion de nous interroger sur les moyens globaux consacrés à cette politique. Nous les avons préservés, mais nous savons que cela ne suffira pas à terme. Nous avons en effet devant nous des chantiers importants pour atteindre les objectifs nationaux ou communautaires en la matière.

La politique en faveur de la biodiversité n'est pas accessoire ou financée à fonds perdus. Elle est au contraire un investissement dans des écosystèmes qui rendent gratuitement des services inestimables – mais dont il faudra bien un jour commencer à estimer le prix – à l'humanité. N'attendons pas de les avoir détruits pour en mesurer la valeur.

La prévention des risques, qu'ils soient naturels ou technologiques, verra ses moyens confortés. L'État accompagnera, comme il s'y est engagé, la montée en puissance des plans de prévention des risques technologiques. Il augmentera les moyens des équipes en charge de la prévision des crues, de la sécurité des ouvrages hydrauliques et des dispositifs de collecte de données, de prévision, de vigilance et d'alerte.

Les crédits du contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection seront quant à eux en légère augmentation. Nous demanderons à l'IRSN, l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, un effort en 2014 mais celui-ci sera compatible avec le strict maintien des moyens budgétaires consacrés à la sûreté nucléaire, conformément à l'arbitrage du Premier ministre.

L'année qui vient sera aussi celle de la transition énergétique. Les crédits de la politique de l'énergie, du climat et de la qualité de l'air seront stables en 2014 et les capacités d'engagement de l'ADEME, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, seront maintenus à leur niveau de 2013, soit 590 millions d'euros. Ce maintien permettra notamment de sanctuariser les interventions du Fonds chaleur, dans l'attente d'une refonte globale de nos modes de soutien aux énergies renouvelables, comme je m'y suis engagé. Les parlementaires seront associés aux travaux préparatoires du projet de loi sur la transition énergétique. Je réitère cet engagement devant vous et dans cette enceinte car je suis convaincu que cette coopération en amont conditionne le succès d'une loi que le Président de la République a, à juste titre, considérée comme l'une des plus importantes du quinquennat.

Les deux grands services publics connus et reconnus des Français que sont Météo France et l'Institut géographique national continueront d'être accompagnés dans l'évolution de leur modèle économique, technologique et scientifique.

Enfin, le ministère et ses établissements sous tutelle contribueront à l'objectif de stabilisation des emplois publics et de maîtrise des dépenses de fonctionnement. Ils le feront avec à l'esprit la préservation des compétences et de l'expertise précieuses du service public de la transition écologique.

Ne sachant si, à l'occasion de ces interventions liminaires, le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche pourra s'exprimer, je me ferai un instant son porte-parole en indiquant que le budget des transports est clairement orienté vers les transports du quotidien. Il permet de mesurer le travail approfondi qui a été accompli depuis le début du mandat, au travers notamment du rapport de la commission Mobilité 21 ou du lancement du troisième appel d'offres pour les transports en commun en site propre. Ce budget fait le choix d'une sanctuarisation des moyens consacrés à la mer et à la pêche. Enfin, il permet de financer l'innovation technologique dans le domaine de l'aéronautique avec le PIA 2. M. Frédéric Cuvillier vous parlera de tout cela plus sagement que moi lors de la discussion des amendements. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour la prévention des risques et la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, pour cinq minutes.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Messieurs les ministres, conduite et pilotage des politiques de l'écologie, prévention des risques... la réalité est que, ainsi posé, le projet de loi de finances pour 2014 dans les domaines de vos compétences illustre de véritables sinistres. Vous n'en êtes pas pleinement responsables, en particulier vous, monsieur le ministre de l'écologie, qui occupez vos fonctions depuis quelques mois seulement. Mais en réalité, le sinistre est multiple.

Le sinistre est tout d'abord pédagogique : le moins qu'on puisse dire, c'est que les conditions de mise en œuvre de la taxe poids lourds en France n'ont pas bénéficié de la pédagogie et de l'attention nécessaires pour que ce dispositif fonctionne. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe SRC.*) Ce dont votre gouvernement est seul responsable, c'est d'avoir oublié qu'un dispositif apparemment destiné à des professionnels pouvait par sa visibilité – les portiques –, par son implication profonde dans différents circuits de l'économie toucher et intéresser en réalité un très grand nombre de citoyens sur l'ensemble du territoire...

M. Marc Goua, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Nous ne sommes pas les seuls responsables !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Non, vous n'êtes pas les seuls responsables, mais la réalité est que depuis dix-huit mois l'attention pédagogique et les efforts d'explication n'ont pas été mis en œuvre pour que la taxe poids lourds soit adaptée à nos concitoyens et intégrée par ces derniers.

Désastre pédagogique, désastre fiscal : où en est aujourd'hui l'ambition de fiscalité écologique dans notre pays ?

M. Jean-Paul Chanteguët, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Bonne question !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Nous sommes nombreux sur ces bancs, et de nombreux citoyens partagent cette conviction, à penser que l'invention en matière de fiscalité est bienvenue quand il s'agit de remplacer ou de diminuer, mais pas quand il s'agit d'augmenter.

M. Martial Saddier. Il a raison !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Il reste que, dans la situation actuelle, le matraquage fiscal implique que les oreilles des Français – particuliers, acteurs économiques – sont fermées. Quand bien même vous auriez l'idée la plus géniale de la planète à mettre en œuvre en termes de fiscalité écologique, l'occasion serait manquée ; vous en êtes pour une bonne part responsables.

Désastre pédagogique, désastre fiscal, désastre économique : monsieur le ministre de l'écologie, je vous ai interrogé voilà quelques jours en commission élargie et vous n'avez pas répondu car le Gouvernement refuse désespérément de répondre au sujet du coût économique de ce caprice partisan qu'est la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim. Cela peut probablement coûter à l'État près d'une dizaine de milliards d'euros : prenons bien la mesure du coût extravagant des compromis ou des compromissions partisans auxquelles vous vous êtes résolu !

Désastre pédagogique, désastre fiscal, désastre économique, désastre tout simplement sur le plan logique, en termes de cohérence. Nous sommes nombreux à considérer sur ces bancs que la sûreté nucléaire est un enjeu d'une extrême importance et que ce n'est pas une affaire partisane. Comment comprendre alors qu'en 2011, 2012, 2013, les moyens de l'Autorité de sûreté nucléaire aient subi des variations en accordéon ? Comment comprendre la contrainte encore apportée pour 2014 sur les moyens, en particulier les effectifs, de l'IRSN ? Il y a là quelque chose d'absolument incohérent.

Si l'on considère que Fukushima justifiait, vu de France, une augmentation des moyens en termes de sûreté nucléaire, il n'était pas convenable, pas cohérent, de revenir si rapidement sur cela, monsieur le ministre. En outre, toujours pour des raisons de cohérence, il serait souhaitable que, en sus des déclarations d'EDF sur un choix qui apparaît comme justifié, nous entendions le Gouvernement s'exprimer sur le prolongement de la durée de vie des centrales. Dans ces conditions, il est d'autant moins pertinent de revenir sur les efforts accomplis pour augmenter les moyens de notre politique de sûreté nucléaire.

Enfin, monsieur le ministre, le désastre est tout simplement prospectif, c'est un désastre pour l'avenir. Le Président de la République a souligné à juste titre voilà quelques mois l'importance du choc de simplification. Je vous ai interrogé voilà quelques jours à ce sujet et j'ai eu le sentiment, au vu de votre réaction physique, que vous en mesuriez l'importance, mais je n'ai cependant pas été beaucoup renseigné quant au fond. Quelle est l'avancée réelle du choc de simplification dans votre ministère ?

Mme la présidente. Veuillez conclure, monsieur le rapporteur spécial.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Je crains que le bilan ne soit très modeste. Quels sont les efforts que vous déployez réellement à Bruxelles pour que ce choc de simplification soit au rendez-vous pour les Français et, au-delà, pour tous les Européens ? Je n'ai pour le moment pas été très impressionné par le bilan de votre action sur ce terrain.

Si la commission dans son ensemble a été d'un avis moins défavorable, je constate pour ma part que l'impression qui prévaut dans ce projet de loi de finances pour ce qui a trait à vos domaines de compétence est celle d'une accumulation de sinistres, monsieur le ministre.

Mme la présidente. La parole est à Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour la sécurité et les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture.

Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Madame la présidente, messieurs les ministres, messieurs les présidents de commission, mesdames et messieurs les rapporteurs, chers collègues, le programme 205 de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » bénéficiera en 2014 de 194 millions d'euros en crédits de paiement et de 193 millions d'euros en autorisations d'engagement, ce qui est un montant stable par rapport à l'année dernière.

En comparaison de certaines politiques publiques pesant plusieurs milliards d'euros, l'enjeu du présent programme peut paraître minime. Or, ainsi que je l'ai affirmé en commission, il faut bien rappeler l'importance de ce programme en termes d'administration de la mer et des activités maritimes. Si le budget est petit, il sert l'ambition d'une grande politique de la mer.

Concrètement, ces 194 millions d'euros permettent de former chaque année une centaine d'officiers de la marine marchande, autant de membres d'équipage et de marins à la pêche d'un niveau dont l'excellence est reconnue internationalement. Ils permettent le fonctionnement des seize centres de sécurité des navires français, qui ont pour but d'éviter des catastrophes comme l'Erika, le Prestige ou le Costa Concordia. Ils permettent aux cinq centres de surveillance de coordonner chaque jour le sauvetage des vies de nos concitoyens professionnels ou simples plaisanciers. Ils permettent à la France de maintenir à niveau les moyens nautiques nécessaires au contrôle des activités maritimes. Ils permettent à notre pays de soutenir sa marine de commerce face à la concurrence internationale. Ils permettent d'assurer le fonctionnement des services déconcentrés des affaires maritimes. Enfin, c'est grâce aux crédits de ce programme 205 que la France aide ses entreprises de pêche et d'aquaculture en les accompagnant pour faire face aux mutations auxquelles elles sont confrontées – baisse du niveau de la ressource, coût élevé des carburants, crises sanitaires, évolution des réglementations –, et ce en complément des fonds européens.

Depuis la fusion en un seul programme des crédits accordés à la pêche et à l'aquaculture d'une part, à la sécurité et aux affaires maritimes d'autre part, le programme 205 offre une vision élargie de l'effort budgétaire mené par le pays en direction du monde maritime. Cependant, à l'heure actuelle, messieurs les ministres, il reste très difficile, pour les parlementaires et plus encore pour nos concitoyens, de connaître avec précision l'effort du pays en direction de ces politiques publiques.

Cette question de la lisibilité des crédits engagés en faveur du maritime est cruciale. Je reconnais qu'il n'est pas simple de définir précisément les contours de ce qu'il convient d'appeler la « politique maritime de la France ». C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous le répète, je souhaite qu'avec vos services nous puissions créer un

document de politique transversale pour la présentation du prochain projet de loi de finances. Nous devrions en avoir le temps.

Outre cette clarification budgétaire, je souhaite insister tout particulièrement sur le volet pilotage de notre politique maritime. Quelle gouvernance offrons-nous à notre ambition maritime, ambition que vous avez réaffirmée, monsieur le ministre, lors de la commission élargie de la semaine dernière? J'ai bien pris connaissance des propos que vous avez tenus à cette occasion. Vous avez de nouveau fait référence aux nombreux rapports à paraître et aux missions en cours, sur la compétitivité ou sur le portuaire, par exemple.

Mais nous ne pouvons plus nous contenter de l'attentisme dans lequel nous nous trouvons – attente des conclusions d'une mission, attente de la réunion du comité interministériel de la mer, attente des états généraux de l'enseignement maritime ou encore attente de l'élaboration d'une stratégie nationale. Or les problèmes et les enjeux sont connus et vous les connaissez bien vous-même, monsieur le ministre.

Cet attentisme dans lequel nous sommes enlisés depuis un bon nombre d'années nous conduit trop souvent à agir en réaction à l'urgence ou à l'actualité. Notre gouvernance et nos ambitions sont donc aujourd'hui bien trop minimalistes. Elles se limitent à sauvegarder l'existant et, éventuellement, à colmater les brèches. La politique maritime doit au contraire rimer avec puissance, dynamisme et volonté de conquérir des marchés et des secteurs, de développer l'emploi et les industries françaises. La concurrence est à nos portes, y compris entre pays de l'Union européenne. Or les exemples étrangers montrent qu'une autre ambition est possible.

L'inertie de l'État français est ainsi flagrante lorsque l'on considère l'accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Canada. Ce pays vient d'autoriser la modernisation des structures de pêche de sa province de Terre-Neuve pour un montant de 400 millions de dollars. Ce soutien financier devra permettre à l'industrie de profiter pleinement de l'accord: la suppression des droits de douane sur les produits aquatiques profitera au homard canadien et aux noix de Saint-Jacques d'outre-Atlantique, au détriment des produits bretons, par exemple, comme nous l'expliquait *Le Marin* il y a quelques jours. Voilà le type de décision et d'engagement politique fort dont la France a besoin. À défaut, le risque est grand de devoir encore une fois intervenir *a posteriori* sur des secteurs ravagés par la concurrence étrangère, à coup de subventions étatiques ou, pire, de plans sociaux dramatiques. Ne pourrait-on pas, pour une fois, faire preuve d'un minimum d'anticipation et adopter une vision qui excède le cadre temporel des mandats des uns et des autres?

Pour finir, je tiens à rappeler les principales alertes pour le monde maritime, dont je fais état dans mon rapport.

Il faut fixer un horizon, donner un cap à l'enseignement maritime supérieur qui navigue actuellement dans le brouillard. La création de classes de BTS maritimes, même si je m'en félicite, ne résoudra pas le problème de la spécialisation des sites et de la mise en cohérence des projets immobiliers.

Il faut un arbitrage politique sur la baisse du coût du travail pour les armateurs soumis à une concurrence internationale, sur l'élaboration d'une réglementation relative à la présence de gardes armés à bord des navires français transitant en zone de piraterie et sur la réforme de la loi de 1992.

En ce qui concerne justement, messieurs les ministres, la réforme de la loi de 1992, je reste particulièrement préoccupée par le choix que fera le Gouvernement entre, d'une part, les intérêts de l'industrie pétrolière et, d'autre part, la sauvegarde de notre indépendance énergétique – je pense aux stocks stratégiques –, le maintien d'une filière d'excellence française en termes de formation et de compétences...

Mme la présidente. Merci de conclure, madame la rapporteure spéciale.

Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale. ...et le développement de l'emploi maritime. En ce qui me concerne, le choix est fait. J'espère que le prochain CIMER comblera toutes les attentes du milieu maritime français – elles sont immenses – et qu'il sera pour vous, messieurs les ministres, l'occasion de sensibiliser vos collègues à la politique maritime et à son intérêt, afin qu'elle devienne une vraie priorité pour nous tous.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Goua, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour l'énergie et le financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale.

M. Marc Goua, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Madame la présidente, messieurs les ministres, messieurs les présidents de commission, mesdames, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, une transition énergétique responsable, fondée sur la sobriété et l'efficacité énergétique, tout en garantissant une tarification juste et compétitive de l'énergie constitue l'un des enjeux majeurs des années à venir.

Dans ce cadre, le programme 174 « Énergie, climat et après-mines » aura pour priorités en 2014 d'amorcer la transition énergétique, d'amplifier la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique et de garantir la gestion économique et sociale de l'après-mines. À ce programme s'ajoutent à titre exceptionnel les programmes 403 et 404 qui orientent une part des nouveaux investissements d'avenir vers les projets qui permettront de mener à bien la transition énergétique et écologique.

Dans ce cadre budgétaire, je souhaiterais d'abord appeler votre attention sur le processus actuel de transition énergétique.

L'énergie nucléaire représente aujourd'hui environ 75 % de la production électrique. Cette part devrait se réduire à 50 % à l'horizon 2025.

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Très bien!

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Pour autant, la possibilité de prolonger la durée de vie des centrales nucléaires doit donner lieu à une réflexion politique approfondie et responsable. La construction du parc actuel a été rapide : vingt-deux ans seulement se sont écoulés entre le démarrage de Fessenheim en 1977 et celui de Civaux en 1999. Dans ces conditions, arrêter tous les réacteurs du parc actuel après le même nombre d'années de fonctionnement s'avérera sans doute problématique. Il serait préférable, pour ne pas dire indispensable, de répartir les investissements liés au renouvellement du parc sur une période plus longue, aussi longtemps que l'Autorité de sécurité nucléaire le jugera sûr, vous l'avez rappelé à juste titre, monsieur le ministre, lors de l'examen des crédits de la mission en commission élargie.

Mais le secteur nucléaire n'est pas uniquement une source d'énergie ; il est aussi une source d'emplois. Dès lors, concentrer le soutien public à l'export sur les secteurs pour lesquels les entreprises françaises ont une compétence reconnue permettrait de maximiser les retombées pour l'ensemble de l'économie française. Le nucléaire est l'un de ces secteurs ; les énergies renouvelables pourront en devenir un autre.

En effet, je suis conscient que l'énergie nucléaire ne doit pas non plus constituer une échappatoire au développement des énergies renouvelables. Il est essentiel d'atteindre l'objectif européen de 23 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables à l'horizon 2020. Parmi les leviers mis en œuvre pour cela, le fonds chaleur constitue un outil dont l'efficacité est reconnue par l'ensemble des acteurs de la filière. Néanmoins, sa dotation actuelle de 220 millions d'euros est jugée insuffisante par rapport aux objectifs fixés. Son renforcement doit, dès lors, être sérieusement envisagé pour les années à venir.

Dans les autres domaines, l'État doit poursuivre son soutien aux filières bois, photovoltaïque, hydraulique et éolienne qui font aujourd'hui face à des défis d'importance. Dans ce cadre, je serai très attentif à la mise en œuvre prochaine du fonds stratégique de la forêt et du bois, ainsi qu'à la méthode retenue pour le renouvellement des concessions hydroélectriques.

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Très bien!

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Par ailleurs, je tiens à souligner que, même si la recherche dans le domaine des énergies renouvelables va certainement permettre d'abaisser les coûts unitaires, la modification et la multiplication des lieux de production d'énergie induits par le développement des énergies renouvelables, ainsi que le nécessaire développement des interconnexions entre les réseaux de transport nationaux et internationaux vont rendre inévitable un accroissement des investissements à destination des réseaux de transport d'électricité et de la recherche sur le stockage stationnaire de l'énergie.

Ainsi, ce débat sur la transition énergétique ne peut être séparé de celui sur la tarification de l'énergie. En effet, le coût relativement bas du kilowattheure français ne devrait pas perdurer : des investissements considérables devront être déployés au cours des prochaines années pour financer la production énergétique de demain. Il est dès lors nécessaire de trouver un point d'équilibre pour une tarification à la fois juste et compétitive pour nos industries.

Aussi, au cours des prochaines années, le niveau de la contribution au service public de l'électricité, la CSPE, va progressivement augmenter. Cette augmentation doit permettre de financer les obligations d'achat d'énergie renouvelable, la péréquation tarifaire, le remboursement de la dette accumulée à l'égard d'EDF, mais aussi la précarité énergétique. L'extension du tarif de première nécessité à plus de 4 millions de foyers représente un effort financier de 330 millions de la part de l'État.

Enfin, chers collègues, j'aimerais appeler votre attention sur un dernier point, essentiel à mes yeux, à savoir la manière de parvenir au développement d'une société sobre et efficace énergétiquement.

Mme la présidente. Merci de conclure, monsieur le rapporteur spécial!

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Le débat national sur la transition énergétique a fixé un objectif ambitieux de réduction de 50 % de la consommation énergétique finale à l'horizon 2050. Un plan de rénovation énergétique de l'habitat a été mis en place. Il s'agit de construire 500 000 logements à l'horizon 2017, dont 120 000 logements sociaux.

Mme la présidente. Veuillez conclure !

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Juste quelques instants.

L'ANAH, avec son programme « Habiter mieux », a commencé à œuvrer dans ce sens au mois de juillet. Il faut évoquer aussi la réduction du taux de TVA pour les travaux de rénovation énergétique dans les logements, ou encore la modernisation du crédit d'impôt développement durable et de l'éco-prêt à taux zéro. À ces outils, viendra prochainement s'ajouter...

Mme la présidente. Merci !

M. Marc Goua, rapporteur spécial. J'aimerais bien terminer mon propos, madame la présidente.

Mme la présidente. Non ! Je vous prie de m'excuser, mais seize rapporteurs doivent s'exprimer sur ce soir. Si chacun prend trois minutes de plus, je vous laisse faire le calcul ! Je vous demande donc de conclure d'un mot.

M. Marc Goua, rapporteur spécial. D'un mot, donc, j'évoquerai le Fonds national de garantie de la rénovation thermique. Je me félicite de cette initiative, dont la Caisse des dépôts et consignations aura pour mission la mise en œuvre opérationnelle. Monsieur le ministre, vous nous avez dit que la CDC avait reçu des instructions. Quand le Parlement en sera-t-il informé ?

Mme la présidente. Merci !

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Toutes les priorités que je viens d'évoquer trouvent bel et bien leur traduction dans le projet de loi de finances pour 2014, que j'appelle à voter. J'émet plus particulièrement un avis favorable sur le vote de ces crédits. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les transports aériens et la météorologie et le contrôle et l'exploitation aériens.

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Madame la présidente, messieurs les ministres, messieurs les présidents de commission, mesdames, messieurs les rapporteurs, chers collègues, le trafic aérien a confirmé en 2012 la reprise enregistrée en 2011 : 3 milliards de passagers ont été transportés, soit une hausse de 4,7 % en un an. Au cours du premier semestre 2013, cette activité est restée soutenue : elle a augmenté de 4,8 % par rapport à la même période de 2012. Mais cette croissance est inégalement répartie : forte dans les pays émergents, elle est plus faible dans les marchés arrivés à maturité d'Amérique du nord et d'Europe.

La France présente quant à elle une situation paradoxale : le nombre de passagers augmente – plus 3,2 % en 2012 –, mais le nombre de mouvements d'avions diminue. En effet, pour réaliser des économies, les compagnies réduisent leurs fréquences et utilisent des avions plus gros et mieux remplis. La nouvelle est excellente sur le plan écologique, car la baisse

du nombre de vols réduit les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les nuisances sonores. Elle est tout aussi bonne pour les constructeurs, dans la mesure où les compagnies modernisent leurs flottes. Ainsi, Airbus dispose aujourd'hui d'un carnet de commandes représentant huit années de production et 520 milliards d'euros. En revanche, la nouvelle est moins bonne pour les aéroports nationaux, notamment Aéroports de Paris, dont une partie des ressources dépend directement du nombre de rotations. La situation d'ADP reste néanmoins plus que correcte : le tassement des revenus liés à l'activité aérienne est compensé par les activités commerciales et immobilières, ainsi que par les investissements à l'étranger. En 2012, le résultat net d'ADP s'est élevé à 341 millions d'euros.

Le vrai souci vient, vous le savez, des compagnies aériennes, notamment d'Air France. Déficitaires depuis plusieurs exercices et lourdement endettée, Air France a mis en place le plan Transform 2015 qui a été remanié au cours de l'été dernier. Nous avons déjà eu l'occasion d'entendre en commission le PDG de la compagnie ; je ne reviendrai donc pas aux détails de ce plan ni à l'état préoccupant d'Air France. Je voudrais cependant appeler l'attention sur un point : la fiscalité à laquelle sont soumises les compagnies aériennes. Ainsi, Air France, soumise au niveau mondial à 1 200 taxes et redevances, a acquitté en 2012 sur le seul territoire national 712 millions d'euros de taxes, 866 millions de redevances et 272 millions d'impôts. Au total, l'an dernier, cette société a donc versé directement ou indirectement 1,850 milliard d'euros à l'État français.

La taxe de solidarité, instituée dans un but certes louable, censée devenir mondiale, mais appliquée seulement par une poignée de pays, est un handicap pour la compagnie. Air France assure près du tiers de son financement : 59 millions d'euros, soit dix fois plus que British Airways ou Lufthansa, ses concurrentes directes.

J'en arrive maintenant au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». La section des opérations courantes s'élèvera en 2014 à 1,887 milliard d'euros, en hausse de 41 millions d'euros. Les investissements s'élèveront quant à eux à 482,8 millions d'euros, soit une hausse de 42,9 millions.

Malgré l'amélioration attendue de son résultat d'exploitation, la DGAC devra une nouvelle fois emprunter à hauteur de 267 millions d'euros pour financer ses investissements et équilibrer ses comptes. L'encours de la dette sera ainsi porté à 1,282 milliard d'euros, soit une augmentation de 3,5 %, alors qu'une stabilisation avait été annoncée l'an dernier. Cette année, ce sont des investissements indispensables pour être en conformité avec la réglementation européenne qui semblent justifier la hausse des dépenses. On peut s'étonner que ces investissements pourtant prévisibles n'aient pas été mentionnés dans le budget triennal soumis l'an dernier au Parlement. Le niveau d'endettement de la DGAC commence donc à devenir inquiétant. La Cour des comptes parle même de « spirale du surendettement ».

Je tiens cependant à souligner les efforts de maîtrise et de rationalisation des effectifs engagés depuis de nombreuses années. Grâce à des réorganisations et des mutualisations, le budget « Contrôle et exploitation aériens » a sa faire face, dans le respect des règles de sécurité, à la croissance du trafic, tout en réduisant son effectif global de 10 %.

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial. Enfin, pour ce qui est du programme 170 « Météorologie », les AE et les CP s'élèveront à 208,6 millions d'euros, soit une baisse de 3,2 % correspondant à une réduction des dépenses courantes.

Dans le même temps, les recettes commerciales se contractent du fait de l'accroissement de la concurrence. À titre d'exemple, France Télévisions se fournira prochainement auprès d'un groupe privé britannique pour ses bulletins météorologiques. On ne peut que regretter que les entreprises publiques détenues à 100 % par l'État ne consentent pas un effort pour privilégier la coopération avec un opérateur national dont la qualité est unanimement reconnue.

Suivant ma proposition, la commission des finances a adopté les crédits du budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens ainsi que du programme 170 Météorologie. J'invite l'Assemblée à faire de même.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Rodet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les transports routiers, fluviaux et maritimes et les aides à l'acquisition de véhicules propres.

M. Alain Rodet, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Madame la présidente, messieurs les ministres, chers collègues, la présentation du programme 203 « Infrastructures et services de transport » n'est pas des plus aisées.

M. Martial Saddier. Quel aveu !

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. Sans épiloguer sur les mouvements qui ont contesté l'application de l'écotaxe poids lourds et qui ont entraîné sa suspension, comment dissimuler nos préoccupations face à cette situation ?

Comment envisager la compensation financière qui devra être apportée à l'Agence française de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF, laquelle devait bénéficier de 2,2 milliards d'euros pour répondre aux premières priorités retenues par le Gouvernement dans les hypothèses de travail sélectionnées par la commission « mobilité 21 » ?

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Oui, comment fait-on ?

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. Comment ne pas s'interroger sur la viabilité de l'AFITF, créée il y a juste dix ans et qui, depuis, n'en finit pas de voir ses engagements, son rôle, son périmètre fluctuer au gré de décisions brutales et massives ?

L'affaire de la privatisation à marche forcée des sociétés d'économie mixte des concessionnaires d'autoroute par le gouvernement Villepin en 2005 a asséché de confortables dotations, évolutives et pérennes, qui auraient permis d'assurer durablement un financement régulier dans les domaines routiers, ferroviaires, fluviaux, maritimes. (« *Eh oui !* » sur les bancs du groupe SRC.)

M. Olivier Falorni. La grande braderie !

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. À cet égard, je voudrais dire à notre collègue Mariton que, rapporteur à l'époque de ce texte vénéneux, il n'a pas fait œuvre très constructive pour l'avenir.

Après avoir exprimé ces inquiétudes, je voudrais revenir sur la globalité des crédits. Les programmes 203, dont je viens de parler, 159 « Information géographique et cartographique » et 113 « Paysages, eau et biodiversité » totalisent 4 018 millions d'euros en AE et 4 045 millions d'euros en CP, en diminution de 9 % par rapport à 2013.

Sur l'ensemble de ces enveloppes, le programme 203, avec près de 3,7 milliards d'euros, représente plus de 90 % des crédits engagés, soit une baisse de 10 % par rapport à l'an dernier, due principalement à la réduction de 50 % de la subvention destinée à l'AFTIF.

Cette réduction devait être compensée au 1^{er} janvier 2014 par l'entrée en vigueur de l'écotaxe poids lourds, d'où la nécessité de trouver rapidement une ressource relais, pour permettre à l'agence de faire face à une première série d'engagements.

Dans les crédits soumis à l'examen de notre assemblée figure aussi le dispositif de bonus-malus. Les crédits inscrits pour 2014 s'établissent à 270 millions d'euros, en baisse de 13 % par rapport à l'an dernier. Cette diminution s'explique par le montant du déficit enregistré pour 2013, évalué entre 100 et 110 millions d'euros. Il a fallu opérer certains ajustements, en renforçant le malus et en abaissant de 5 grammes le seuil d'entrée au bonus.

Ainsi, depuis le 1^{er} novembre 2013, l'aide en faveur des véhicules thermiques est recentrée...

M. Martial Saddier. Ce qui signifie qu'elle est diminuée !

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. ...sur les véhicules les plus faiblement émetteurs de gaz carbonique, soit ceux ayant une émission inférieure à 90 grammes de CO₂ au kilomètre. Il me paraît utile d'appeler l'attention du Gouvernement sur cette mesure, certes justifiée, mais qui pourrait avoir quelques effets sournois, notamment sur le marché des véhicules hybrides, lequel a été fortement orienté à la hausse depuis deux ans.

Les crédits du programme 113 « Paysages, eau et biodiversité » sont en légère hausse par rapport à 2013 : ils représentent 280 millions d'euros en AE. Ils sont principalement ciblés sur l'action 7 « Gestion des milieux et biodiversité » et prolongent les sujets mis en discussion lors de la Conférence environnementale pour la transition énergétique des 20 et 21 septembre. Ils préparent ainsi la mise en place, l'an prochain, de l'Agence française pour la biodiversité.

Enfin, les crédits du programme 159 « Information géographique et cartographique », en légère hausse par rapport à l'an dernier, atteignent 97 millions d'euros. Ils permettront de soutenir la réorientation stratégique de l'Institut géographique national.

Monsieur le ministre, il vous appartiendra de rassurer la représentation nationale...

M. Martial Saddier. Ça ne va pas être facile !

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. ...et de lui indiquer les pistes auxquelles vous pensez pour compenser la suspension de l'écotaxe poids lourds. Certes, la commission des finances, le 7 novembre, a adopté ces crédits. Mais elle fonde beaucoup d'espoirs sur votre énergie et votre détermination pour trouver, dans des délais rapprochés, une solution efficiente.

Vous avez participé, il y a un peu moins d'un mois, à Tallinn en Estonie, au conseil informel des ministres des transports européens. À l'occasion de cette conférence, des avancées importantes ont été enregistrées et de grands projets, qui ont donné beaucoup de soucis aux gouvernements successifs, pourront se débloquer ; je pense au TGV Lyon-Turin et au canal Seine-Nord Europe.

M. Daniel Fasquelle. Une annonce, monsieur le ministre ?

M. Martial Saddier. Enfin, une lueur d'espoir !

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. Bien sûr, d'autres progrès seront encore nécessaires, mais il est encourageant de voir de nombreux représentants européens, à des niveaux de responsabilité élevés, considérer que l'on ne peut pas envisager une solide relance économique européenne sans que le secteur des infrastructures de transport y soit puissamment et largement associé. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes SRC et RRDP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Faure, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire pour les infrastructures de transport collectifs et ferroviaires et les services nationaux de transport conventionnés de voyageurs.

M. Olivier Faure, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire. Madame la présidente, messieurs les ministres, monsieur le président de la commission, mesdames et messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, je souhaite d'abord remercier les ministres de leur présence.

M. Daniel Fasquelle. C'est la moindre des choses !

M. Martial Saddier. C'est leur boulot.

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. Elle mérite d'être saluée, même si c'est une obligation qui leur est faite. On ne peut pas toujours être dans la revendication et l'anathème, chers collègues. Je veux aussi remercier les ministres pour leur vision. Depuis un an, ils n'ont pas chômé...

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Surtout ces derniers jours...

M. Daniel Fasquelle. Ce sont les Français qui chôment !

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. Cessez de m'interrompre. Je parlerai de vous ensuite ; soyez patients, vous allez être servis et vous pourrez alors m'injurier à loisir !

Depuis un an, ce ministère a entrepris une réflexion pour remettre à plat l'ensemble des financements, notamment dans les transports ferroviaires. Là où les revendications territoriales, forcément légitimes, s'ajoutaient les unes aux autres, nous disposons désormais, avec l'excellent rapport Duron, d'un plan qui traduit et crédibilise une vision du développement des transports publics en France.

M. Martial Saddier. Plus de lignes TGV !

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. Nous devons saluer cette vision, même si elle est partiellement suspendue à vos décisions sur la fameuse écotaxe poids lourds. Au-delà du transfert modal, qui ne pose pas problème, quels sont les enjeux de cette écotaxe ?

Le premier enjeu est évidemment budgétaire : 1,1 milliard euros de rendement, auquel il faudra ajouter éventuellement 800 millions d'euros de dédit. Je ne reviens pas sur les conditions dans lesquelles a été négocié le contrat avec la société Ecomouv'.

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. Qu'a-t-on fait depuis ?

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. Ces 2 milliards ne sont pas destinés à remplir le tonneau des Danaïdes, mais à financer les infrastructures de transports, celles que tout le monde attend.

Je rappelle que pour financer le scénario 2 du rapport Mobilité 21, il faut à l'AFITF 2,2 milliards d'euros. Le moindre des paradoxes est que cet argent ira notamment aux investissements de transport pour les régions enclavées, comme la future LGV Bretagne-Pays de la Loire. Il ira aussi aux trains du quotidien, que chacun appelle de ses vœux et qui, au-delà des discours, nourrissent l'impatience et parfois la colère de nos concitoyens.

Le deuxième enjeu est celui de notre capacité collective à réformer. Car l'écotaxe poids lourds n'est pas, si je puis dire, une taxe comme les autres : elle a été souhaitée et décidée sur tous ces bancs.

M. Martial Saddier. Il faudrait savoir !

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. Issue d'un débat que vous connaissez bien, celui du Grenelle de l'environnement...

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Avant même le Grenelle !

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. ...elle a été proposée par le ministre de l'époque, M. Borloo, puis adoptée par l'ensemble de la représentation nationale. Le ministre Cuvillier a cherché depuis un an à la mettre en œuvre. Elle mérite donc autre chose que ce jeu de rôles auquel nous assistons depuis quelques semaines. Elle doit être portée par chacun d'entre nous et ne pas donner lieu à ces inversions de responsabilités qui nourrissent le Front national. La question est bien celle du respect du suffrage universel : chacun, ici, doit s'en tenir à ce qui fonde son engagement.

Mme la présidente. Il vous faut conclure.

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. Je n'en ai pas pour très longtemps...

Le troisième enjeu est celui de l'autorité de l'État. Manifester, ce n'est pas casser. Si tout le monde peut comprendre la situation des Bretons, personne ne peut accepter ce qui se passe dans cette région. Chacun connaît le coût unitaire des radars vandalisés et des portiques démantelés : en quelques semaines, ce sont entre 5 et 6 millions d'euros qui ont été détruits par les manifestants.

Mme la présidente. Merci de conclure, monsieur le rapporteur.

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. J'ai presque fini...

Le quatrième enjeu est celui de notre capacité à faire nation. Une région ne peut pas prendre en otage les autres. La Bretagne doit entendre les demandes de l'Alsace, qui voit les camions traverser son territoire sans pouvoir financer ses infrastructures,...

Mme la présidente. Merci !

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. ...ou de l'Île-de-France, qui doit améliorer son réseau de RER, de l'ensemble des régions, enfin, qui savent que l'écotaxe poids lourds doit financer une part de leur contrat de plan État-région.

Je voudrais finir en proposant quatre pistes pour réfléchir, ...

Mme la présidente. Non, vous avez largement épuisé votre temps de parole !

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. ...ensemble, à ce que pourrait être une écotaxe poids lourds demain. Peut-être pourrions-nous réviser le tonnage ; faire porter l'écotaxe sur les transporteurs, et non plus sur les chargeurs ; ouvrir des franchises pour les déplacements courts ; mettre en place un plan camion, comme en Allemagne, pour moderniser l'ensemble des transporteurs. Il y a matière à travailler ensemble, afin de sauver ce qui doit l'être : une écotaxe poids lourds qui permette à la fois le transfert modal et le financement de nos infrastructures de transport. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme la présidente. Je demande à chacun d'être plus respectueux de son temps de parole, sinon nous ne terminerons pas cette discussion en temps et en heure !

La parole est à Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques pour l'énergie et le financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale.

Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Madame la présidente, messieurs les ministres, messieurs les présidents de commission, chers collègues, ainsi que je l'avais déjà signalé lors de la commission élargie, ce que vous avez d'ailleurs reconnu, monsieur le ministre de l'écologie, le budget du programme 174 « Énergie, climat et après-mines » pourrait être qualifié d'anecdotique en ce qu'il ne reflète pas du tout l'engagement public pour la transition énergétique qui, empruntant d'autres canaux, représente pourtant des montants importants. Aussi faut-il s'interroger de façon globale sur le financement de la transition énergétique.

La contribution au service public de l'électricité – CSPE – est l'instrument privilégié de soutien aux énergies renouvelables.

Le blocage de la contribution demandée aux consommateurs entre 2004 et 2010 s'est traduit par l'accumulation d'une dette à l'égard d'EDF estimée à 4 250 millions d'euros à la fin 2012. Depuis 2011, le mécanisme de fixation de la contribution unitaire a évolué et devrait permettre de couvrir les coûts de l'année, de stabiliser la dette, avant de commencer à la résorber à partir de 2014, jusqu'à ce que l'intégralité du déficit de compensation soit remboursée à l'horizon 2018.

La résorption du déficit de couverture des charges de CSPE ne résout pas le problème du poids de ces charges sur la facture du consommateur. Selon les calculs du ministère, la CSPE devrait atteindre 10 milliards d'euros par an en 2020.

La direction générale de l'énergie et du climat a annoncé qu'elle lancerait prochainement une concertation portant sur les mécanismes de soutien aux énergies renouvelables : tarifs d'achat, appels d'offres, primes à la production. Quel sera le

calendrier de cette consultation ? Sera-t-il lié au projet de loi de programmation sur la transition énergétique ? Ces questions sont essentielles, monsieur le ministre.

La rénovation thermique du parc de logements privés doit être considérée comme une priorité nationale, au regard de quatre objectifs : diminuer les émissions de gaz à effet de serre, lutter contre la précarité énergétique, développer les emplois verts non délocalisables et rééquilibrer le mix énergétique.

Tout doit être mis en œuvre pour faciliter l'accès des particuliers à la rénovation thermique. Ces derniers doivent avoir à leur disposition des instruments efficaces, tout en étant accompagnés tout au long de leur démarche. Vous avez évoqué, monsieur le ministre, la mise en place du « guichet unique » de la performance énergétique, sous l'égide de l'ADEME. Pouvez-vous nous donner des précisions quantitatives sur le dispositif que vous comptez mettre en place : objectifs, effectifs, modalités de financement, entre autres.

La réussite du plan de rénovation thermique est une brique essentielle de la transition énergétique et doit donc faire l'objet d'un accompagnement fort de la puissance publique.

Enfin, la « rente nucléaire » a été évoquée comme source de financement possible de la transition énergétique. Il ne s'agit en aucun cas de préempter les décisions de l'Autorité de sûreté nucléaire mais d'étudier l'opportunité de lancer un plan d'investissement de 55 milliards d'euros qui engagera notre pays pour de nombreuses années, sans voie de retour possible. Le prolongement du parc nucléaire est une stratégie industrielle risquée dans la mesure où aucune garantie ne peut être donnée aujourd'hui sur le maintien en activité des réacteurs.

L'État, garant de l'approvisionnement en électricité du territoire français, a donc une forte responsabilité, ce qui donne tout son sens à l'objectif de rééquilibrage du mix électrique français. En tant qu'actionnaire d'EDF à 84 %, sa situation est également financièrement risquée. Un mauvais choix stratégique aurait des conséquences dévastatrices pour les comptes publics.

Pendant, le prolongement de la durée d'exploitation du parc historique aurait un impact économique bien identifié. Les investissements d'EDF pourraient être étalés sur dix années supplémentaires, ce qui permettrait de réduire la hausse du tarif de l'électricité de trois points.

De surcroît, le report de dix ans des obligations en matière d'actifs dédiés permettrait à EDF de reprendre une partie des montants déjà provisionnés, à hauteur de 3,3 milliards d'euros. Cette reprise de provision donnerait lieu au versement d'un supplément d'impôt sur les sociétés de 1,3 milliard d'euros en 2013.

Enfin, nous devons nous poser la question de la solution alternative : à quel coût et selon quel calendrier pourrions-nous remplacer le parc nucléaire historique si la décision de prolongation n'était pas prise ?

S'il convient de ne pas réduire le débat sur la transition énergétique à la question nucléaire, cette dernière conditionne tout de même les réponses apportées à beaucoup d'autres. Aussi, monsieur le ministre, quelle que soit la décision prise, elle devrait l'être rapidement, afin de donner de la visibilité à l'ensemble des acteurs du secteur. Ce n'est

qu'ainsi que la France pourra conserver sa place parmi les pays leaders de la transition énergétique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme la présidente. Merci, madame, d'avoir scrupuleusement respecté votre temps de parole.

La parole est à Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques pour la pêche.

Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Madame la présidente, messieurs les ministres, chers collègues, le projet de loi de finances pour 2014 prévoit, pour les crédits de l'action n° 6 consacrés à la gestion durable des pêches et de l'aquaculture une enveloppe de 49,5 millions d'euros pour les autorisations d'engagement et les crédits de paiement. Toutes actions confondues, ces crédits sont en baisse de 4,5 % par rapport à 2013.

Bien entendu, l'importance du secteur économique de la pêche et de l'aquaculture ne se résume pas à cette enveloppe budgétaire mais découle bien davantage de l'activité de toute une filière, du pêcheur au consommateur.

La politique commune de la pêche, l'organisation commune des marchés et le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche – FEAMP – constituent la toile de fond de ces crédits. Les nouveaux objectifs de cette politique se traduiront, dès 2014, par des actions nouvelles en vue de gérer les stocks pour un rendement maximal durable, d'interdire progressivement les rejets, d'utiliser des navires plus économes et de mieux valoriser les produits.

Deux dispositifs sont en diminution en 2014 puisqu'ils ne correspondent plus, ou de façon moindre, aux nouveaux objectifs. Il en va ainsi des plans de sortie de flotte, qui passent de 7 à 2,6 millions d'euros, et des contrats bleus, qui passent de 10 à 6 millions, en raison de l'extinction de la mesure dans sa forme actuelle.

Par ailleurs, dans le cadre des prochains contrats de projets État-région 2014-2020, une enveloppe de 5,7 millions d'euros est prévue pour 2014, ce dont je me réjouis.

Enfin, le contrôle des pêches maritimes représente un poste important. Le poste principal concerne l'application du système d'information opérationnel dont le coût est estimé à 3,2 millions d'euros. Cette donnée permet de mesurer l'effort réalisé en matière de contrôle et les contraintes qui en découlent pour les pêcheurs.

Monsieur le ministre, je vous ai interrogé à l'occasion d'une question au gouvernement le 23 octobre, je vous ai interrogé de nouveau en commission des affaires économiques jeudi dernier, je vous interroge encore ce soir, faute d'avoir reçu une réponse à mes questions.

Tout d'abord, la version finale du FEAMP n'est pas encore arrêtée et cette incertitude pèsera sur la définition des programmes opérationnels. Pourriez-vous néanmoins nous indiquer quel pourrait être son montant pour notre pays, quelles seront les modifications essentielles par rapport à l'actuel Fonds européen pour la pêche et comment les dispositifs des contrats bleus seront intégrés dans le nouveau cadre d'intervention européen? Notre pays a besoin d'un véritable plan national de développement de la pêche.

Je voudrais, en second lieu, vous entretenir des fortes inquiétudes qui pèsent sur le devenir de la flotte hauturière française et que nos auditions ont révélées. En effet, la vente

de nombreux navires à des armateurs étrangers, notamment espagnols, pourrait amputer de manière irréversible nos droits à produire. Il y a, à l'évidence, un travail de fond à mener – d'ores et déjà amorcé – pour redéfinir le cadre juridique des droits à produire et de l'indispensable gestion collective des quotas. Seule l'obligation d'un lien économique réel entre l'exploitation des navires et le territoire français permettrait de maintenir la capacité de notre flottille de pêche. On sait la difficulté des jeunes à s'installer en raison des investissements très lourds à réaliser mais parallèlement les droits à produire diminuent en raison de la vente de navires avec leurs quotas. Quelles mesures concrètes envisagez-vous de prendre pour stopper cette tendance?

Là aussi il s'agit de prendre la mesure, collectivement, de ce qui se passe pour conserver l'activité de nos ports, assurer le financement des bateaux neufs et conserver nos droits de pêche.

Face à ces problèmes structurels, il est urgent, monsieur le ministre, d'avoir une vision stratégique de moyen et long terme, une politique de filière. Les discussions dans le cadre du FEAMP ne devraient-elles pas être mises à profit pour développer cette ambition?

Malgré ce contexte difficile, je voudrais profiter de ce budget pour me réjouir, monsieur le ministre, de deux décisions, à commencer par celle des députés européens dans le cadre de la Commission Pêche. En effet, le rapport sur la réglementation de la pêche de grands fonds a été voté le 3 novembre dernier en Commission par le Parlement européen. Fruit d'un compromis après de longs mois de travail, il a été adopté par une large majorité. Un équilibre me semble avoir été trouvé entre les différentes visions: ni interdiction destructrice d'emplois, ni laisser-faire destructeur de biodiversité. Il consiste en un encadrement renforcé de la pêche en eaux profondes dans une approche globale de développement durable. Toutefois, nous resterons vigilants car le texte doit encore passer la plénière, le conseil et les trilogues.

Enfin, vous avez annoncé, monsieur le ministre, que l'enseignement maritime qui dispose d'une filière allant du CAP au titre d'ingénieur serait renforcé, dès la rentrée 2014, par l'ouverture des premières classes de brevets de technicien supérieur maritime. Ces nouveaux diplômés seront orientés vers le secteur de la pêche, de l'environnement, de l'électronique et de l'hydraulique dans quatre lycées professionnels maritimes. Je m'en réjouis particulièrement car, de la formation, dépend en grande partie l'avenir de notre économie maritime. Ouvrir des formations nouvelles, c'est lui assurer un avenir. Après vous avoir entendu, monsieur le ministre, j'émettrai bien entendu un avis favorable à l'adoption de ces crédits. Je vous remercie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Le Guen, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. Jean-Marie Le Guen, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères. Madame la présidente, messieurs les ministres, dans le cadre de l'avis budgétaire, j'ai retenu deux questions essentielles sur lesquelles je souhaiterais recueillir votre point de vue, monsieur le ministre de l'écologie.

La première question concerne l'Europe de l'énergie et du climat, mise en difficulté par les modalités de la transition énergétique en Allemagne.

L'Europe de l'énergie n'est pas structurée, comme nous le savons tous, avec trois logiques successives et cumulatives : le marché, le climat et, à présent, la compétitivité.

Par ailleurs, le prix du quota de CO₂, qui est le seul instrument de long terme qu'elle s'était donné, s'est effondré, oscillant entre 4 et 5 euros la tonne, et les mesures correctrices de refonte du mécanisme ne sont encore qu'en cours d'élaboration.

Il faut certes se féliciter du retrait de 900 millions de tonnes de quotas, enfin décidé par le Comité des représentants permanents, le COREPÉR, vendredi dernier presque à l'unanimité puisque seuls deux États membres, la Pologne et Chypre, s'y sont opposés. Il ne s'agit cependant que d'une amélioration temporaire que des mesures structurelles devront compléter.

Surtout, l'Europe de l'énergie et du climat est mise en difficulté par les limites des modalités de la transition énergétique en Allemagne, fondée sur l'électricité d'origine renouvelable et plus précisément sur un tarif préférentiel pour vingt ans et un accès privilégié au réseau.

Tout d'abord, le coût tel qu'il est comptabilisé sur le compte EEG – ce que paient les consommateurs allemands – est croissant et prohibitif. Il a d'ailleurs conduit l'Allemagne à mettre en place pour son industrie, notamment ses électro-intensifs, des mécanismes d'exonération de charges à la limite de la légalité européenne. Répercuté sur les seuls ménages, il fait l'objet de vifs débats publics.

Par ailleurs, l'électricité issue des sources renouvelables met à l'épreuve les réseaux en raison de son intermittence, qui varie plusieurs fois dans la journée et non seulement selon les périodes de l'année, nous en avons parlé en commission. Elle implique ainsi des transferts très fréquents d'importantes quantités d'électricité, en raison des excédents à écouler aux heures de vent et de soleil, alors que ces réseaux n'ont pas été conçus pour cela. Par ailleurs, les corridors verts de transport de cette électricité ne coïncident pas avec les interconnexions historiques entre les réseaux nationaux, créés pour des raisons de sécurité ou de marché intra-européens. L'Allemagne est donc obligée de prévoir une mise à niveau de son réseau pour amener l'électricité éolienne du Nord et de l'Est vers l'Ouest et le Sud. Le coût en est tel qu'elle essaie d'ailleurs de le faire cofinancer par l'Union européenne.

Il y a donc entre-temps des risques sur la continuité et la sécurité de l'approvisionnement, ce qui pose des problèmes notamment aux pays voisins de l'Allemagne.

La question est d'ailleurs loin d'être théorique puisque les énergéticiens européens l'ont rappelée à plusieurs reprises, évoquant une éventuelle rupture de l'approvisionnement cet hiver.

De surcroît, cette électricité d'origine renouvelable perturbe également le marché de gros en provoquant un effondrement des prix.

Enfin, le choix de la sortie du nucléaire tel qu'il a été fait conduit à réguler la production par un recours accru au charbon et au lignite, ce qui est parfaitement incompatible avec les limites que l'Allemagne s'était elle-même fixées en matière d'émissions de CO₂.

En résumé, la voie allemande, adoptée dans un contexte purement national, n'est pas imitable par les autres pays de l'Union européenne, et n'atteint pas les objectifs de sécurité

et de décarbonation de la transition énergétique, ce qui n'est pas le moindre des paradoxes pour un pays qui nous avait à juste titre expliqué les enjeux climatiques.

Nous devons donc suivre avec attention les pourparlers en cours entre la CDU et le SPD.

Dans ce contexte, où il est facile de battre la coulpe de différents pays, dont le nôtre, comment envisagez, monsieur le ministre, de relancer la dynamique européenne ?

Le second sujet que j'évoque dans le rapport concerne la préparation de la COP 21, dont l'organisation est prévue à Paris en 2015.

C'est à cette occasion que devra être défini l'instrument international universel et contraignant pour la limitation des émissions de gaz à effet de serre dans l'après-2020. L'expérience de Copenhague reste présente dans nos esprits : monsieur le ministre, pouvez-vous faire un point sur la préparation de la conférence de Paris ? Je veux insister particulièrement sur nos capacités de faire un effort et de mettre sur la table, à l'occasion de cette conférence, le dossier spécifique de l'Afrique.

Peut-être nous direz-vous également, monsieur le ministre, quelques mots sur le COP 19 qui se tient actuellement à Varsovie. Quelles sont vos impressions et votre vision d'avenir sur la préparation de cette très grande rencontre internationale ?

Mme la présidente. La parole est à M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les transports terrestres et fluviaux.

M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Madame la présidente, messieurs les ministres, messieurs les présidents, mesdames et messieurs les rapporteurs, je suis ici pour vous rapporter l'avis favorable de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, présidée si excellemment – chacun le reconnaît – par Jean-Paul Chantaguet. (*Applaudissements.*)

M. Martial Saddier. C'est vrai !

M. Olivier Falorni. Quel talent !

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. Il a bien du mérite !

M. Rémi Pavros, rapporteur pour avis. Je suis aussi ici pour vous faire une confidence, messieurs les ministres : élu d'un territoire qui connaît la crise depuis très longtemps mais qui a vu une nouvelle crise arriver en 2008, mesurant chaque jour le travail assuré par le Gouvernement, je veux vous dire combien je crois que nous sommes dans la bonne direction. Après une croissance de 0,2 % en 2013 et de 1 % en 2014, selon le FMI et la Commission européenne, après les efforts que nous ferons pour atteindre un taux de croissance de 2 % en 2015 : la voie tracée aujourd'hui par le Président de la République et le Gouvernement assurera le retour de la croissance.

Il nous faut garantir le développement de cette croissance : le budget des transports et des infrastructures est, sans aucun doute, l'un de ceux qui peut faciliter la reprise de l'activité, en particulier en offrant à notre économie la possibilité de développer des chantiers importants, donc du travail, plus spécialement dans le secteur du BTP qui est l'une des princi-

pales réserves d'emplois dans notre pays. Ainsi, dès 2014, vous proposez d'injecter dans notre économie 5,6 milliards d'euros de crédits de paiement, dont 3,6 milliards au titre du budget global et un peu plus de 2 milliards pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France.

N'oublions pas, mes chers collègues, les 40 % proposés par l'Europe pour financer les deux principaux projets internationaux qui concernent au premier plan notre pays : la ligne Lyon-Turin et le Canal Seine-Nord. Une enveloppe de plusieurs milliards d'euros nous est ainsi offerte, grâce au plan de relance obtenu par Président de la République. Ce montant nous ouvre d'autres perspectives et nous place devant nos responsabilités quant à l'avenir de ces projets.

Le rapport Duron a dessiné un horizon ambitieux et réaliste pour notre politique de transport à long terme. Le Premier ministre a confirmé cet horizon et en a précisé les contours, en particulier concernant les transports du quotidien. La priorité est de répondre à l'urgence que connaissent nos infrastructures de transports. Notre réseau ferroviaire est usé et a été trop longtemps délaissé : ainsi, 430 millions d'euros seront affectés par l'AFITF en plus des 2,5 milliards versés par l'État à RFF. Notre réseau routier a besoin d'investissements importants pour garantir une sécurité minimale : c'est pourquoi une enveloppe de 325 millions d'euros a également été prévue dans le budget de l'AFITF. Enfin, notre réseau fluvial doit être complètement régénéré : 74 millions d'euros sont nécessaires.

Au-delà des projets inscrits dans le rapport « Mobilité 21 » sont prévus la construction de quatre lignes à grande vitesse, le lancement de deux nouvelles autoroutes ferroviaires, une nouvelle génération de contrats de projets État-région – pour lesquels je demande d'ailleurs au Gouvernement de préciser le niveau de son engagement –, la modernisation des matériels roulants d'Île-de-France et la poursuite des aides à l'acquisition de véhicules propres.

En ce qui concerne les autoroutes et après avoir écarté, pour le moment, l'idée d'une renationalisation, j'insiste sur la nécessité pour le Gouvernement de veiller à ce que les services de l'État se voient affecter des moyens matériels suffisants pour contrôler efficacement les sociétés d'autoroutes, en particulier dans le calcul du tarif des péages, trop élevé aujourd'hui pour les usagers. La négociation en cours des nouveaux plans de relance autoroutiers, dont la finalisation est attendue, doit déjà permettre de réinjecter de 1,5 à 3,5 milliards d'euros dans notre économie.

S'agissant du ferroviaire, les trains d'équilibre du territoire – les Intercités – vont se voir dotés d'une identité renouvelée. Après le renouvellement de nos locomotives thermiques, auquel 500 millions d'euros seront consacrés dès l'année prochaine, le chantier de leur redéfinition représentera à partir de 2015 un défi pour la compétitivité de l'industrie ferroviaire française.

Je termine mon intervention en vous faisant part de mon avis positif renouvelé quant au budget présenté par le Gouvernement. C'est aussi l'occasion de vous rappeler qu'en année pleine, l'écotaxe devait rapporter 800 millions d'euros au budget de l'AFITF ;...

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. C'est vrai !

M. Rémi Pauvros, rapporteur pour avis. ...cette somme est à mettre en regard du budget global que je viens de rapporter. Si le report de l'écotaxe provoque une année 2014 difficile pour le financement par l'État de la politique de transport, il

est cependant admis et, j'imagine, partagé dans cet hémicycle que ce budget doit bénéficier d'une ressource pérenne grâce à une taxe qui, vous le savez bien, est loin d'être sortie de notre chapeau. À nous aujourd'hui de faire preuve, sans polémique, de fermeté et de pédagogie sur ce sujet, sous peine de voir l'ensemble de la population de notre pays subir durement les conséquences de ce manque de ressources. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et RRD.*)

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les transports aériens.

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Madame la présidente, messieurs les ministres, l'opposition ne dispose que de 10 % du temps de parole ce soir ; or il m'aurait évidemment fallu plus de cinq minutes pour vous exposer les problématiques de l'aviation civile.

M. Jean Launay. Alors, ne commencez pas à perdre du temps ! (*Sourires.*)

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. J'irai donc droit au but et me concentrerai sur deux points qui relèvent directement des préoccupations de la commission du développement durable, et qui traduisent un foisonnement mal maîtrisé dans l'élaboration et la mise en œuvre de politiques publiques dans les domaines pourtant ô combien importants que sont les nuisances sonores, la fiscalité et l'aménagement du territoire.

Comme vous le savez, messieurs les ministres, un nombre croissant de riverains subit au quotidien des nuisances liées à l'activité des aéroports : en Île-de-France, 5 millions d'habitants sont perturbés par les avions, dont 800 000 par des avions volant à basse altitude. Les nuisances sonores et la pollution importante mettent en péril leur tranquillité et, surtout, leur santé. La multiplication de manquements aux trajectoires par les pilotes se traduit par le survol de zones très densément peuplées, avec tous les risques que cela comporte et que vous connaissez.

Monsieur le ministre des transports, en ayant cautionné la volonté de la DGAC et d'Aéroports de Paris de développer le trafic, notamment à l'aéroport d'Orly, vous avez vous-même cautionné l'augmentation de ces nuisances. De plus, vous permettez que d'autres zones, aujourd'hui non touchées par ces survols, subissent les mêmes nuisances que celles qui l'ont toujours été. Ce faisant, vous vous faites le complice d'un véritable plan de développement tous azimuts du trafic aérien, dans des zones connaissant déjà une surdensification et subissant les pollutions grandissantes du trafic routier.

M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Dites-le à NKM !

M. Jacques Alain Bénisti, rapporteur pour avis. En ayant laissé agrandir la piste 4 d'Orly, réservée désormais aux très gros porteurs et orientée vers le nord-est, vous condamnez 1,8 million de banlieusards à subir des nuisances aéroportuaires insoutenables qu'ils n'avaient jamais connues auparavant.

Monsieur le ministre, vous connaissez le moyen d'éviter cette catastrophe écologique. Il s'agit d'imiter dix-sept grands aéroports dans le monde en délocalisant non pas l'aéroport d'Orly, mais les pistes réservées aux vols internationaux au nord de Pithiviers, dans un espace aujourd'hui désertique, donc non nuisible à la quiétude de cette région, mais qui aurait l'immense avantage d'assumer et de maîtriser, une bonne fois pour toutes, l'augmentation du trafic aérien en région parisienne.

Dans un autre domaine, le Gouvernement a choisi de répondre aux nouvelles problématiques du secteur aérien liées aux profondes mutations de l'économie mondiale par une hausse de la fiscalité. Cette hausse significative ne peut que pénaliser les entreprises d'un secteur déjà fortement cyclique et soumis aux aléas de la conjoncture. Le relèvement de la taxe de solidarité à 12,7 % ne se justifie en rien ; il n'ajoute qu'un peu plus de contraintes financières à son principal contributeur, Air France, déjà confronté à de sérieuses difficultés et dont la commission du développement durable a récemment auditionné le PDG. Une réforme est donc indispensable. Deux solutions alternatives s'offrent dans cette perspective : soit l'élargissement de l'assiette de cette taxe, soit le passage à une base d'indexation fondée non plus sur un coût fixe, mais sur un pourcentage du prix du billet.

M. Philippe Le Ray. Très bien !

M. Jacques Alain Bénisti, *rapporteur pour avis*. Une taxe de 5 euros sur un billet Paris-Nouméa à 4 800 euros n'a pas la même incidence qu'une taxe du même montant sur un billet Nantes-Lyon à 30 euros sur EasyJet.

Air France est l'un des derniers représentants des compagnies aériennes historiques en Europe et constitue un symbole de la France à l'étranger. À l'aube de son quatre-vingtième anniversaire, il appartient aux pouvoirs publics de faire appliquer les normes françaises et européennes du droit de la concurrence.

M. Jean-Marie Sermier, *rapporteur pour avis*. Très bien !

M. Jacques Alain Bénisti, *rapporteur pour avis*. Le développement croissant de compagnies à bas coût, peu scrupuleuses s'agissant des conditions du travail et des pratiques commerciales, est dommageable pour la compétitivité des compagnies traditionnelles. Je souhaite donc, monsieur le ministre, qu'une vigilance accrue soit exercée dans l'octroi des droits de trafic, dans le prélèvement des taxes et dans le contrôle et les éventuelles sanctions des pratiques de ces compagnies.

C'est en raison de l'absence de vision de long terme et du manque de cohérence des politiques publiques de l'aviation civile que j'ai proposé à la commission du développement durable de donner un avis défavorable aux crédits de l'aviation civile (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC*),...

M. Jean-Marie Sermier, *rapporteur pour avis*. Bravo !

M. Olivier Falorni. Quelle surprise ! On ne n'y attendait pas !

M. Jacques Alain Bénisti, *rapporteur pour avis*. ...avis que la commission n'a malheureusement pas suivi.

M. Jean-Marie Sermier, *rapporteur pour avis*. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour les affaires maritimes.

M. Jean-Christophe Fromantin, *rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*. Madame la présidente, messieurs les ministres, mesdames et messieurs les rapporteurs, mon avis porte sur les crédits relatifs aux affaires maritimes. Je pense que je m'abstiendrai sur ce budget. Certes, il a l'avantage d'être plutôt conservateur, puisque l'on retrouve à peu près les mêmes crédits qu'en 2013, soit environ 145 millions d'euros. Pour autant, les enjeux des affaires maritimes méritent bien plus, car il s'agit pour la France de l'occasion d'exploiter l'un de ses principaux avantages comparatifs, lié au domaine maritime de notre pays, mais aussi à son économie. Le domaine maritime est aujourd'hui tout à fait stratégique, dans la mesure où il accueille un commerce international croissant : il constitue donc, pour notre économie ayant vocation à être exportatrice, un enjeu considérable. Le budget des affaires maritimes est ainsi la traduction, parfois indirecte, parfois directe, de la volonté de la France de s'inscrire dans une perspective de commerce international.

Mes chers collègues, je souhaite résumer trois enjeux fondamentaux dans cette équation particulière des affaires maritimes et de leur budget.

Le premier enjeu est celui des grands ports maritimes français. Depuis des années, malgré la qualité de notre surface maritime, nos grands ports sont en perte de parts de marchés par rapport à d'autres ports européens, notamment d'Europe du nord, mais également italiens ou espagnols. Nous ne pouvons pas nous permettre de laisser nos ports décliner ainsi en dépit de leur importance stratégique dans l'économie française.

Nos ports sont les portes d'entrée vers la mondialisation, les interfaces qui offrent à nos territoires cette connexion avec le monde. Ils ont besoin d'irriguer nos territoires, nos *interlands*. Si l'avenir des ports ne constitue pas un objectif prioritaire, c'est l'ensemble de notre pays qui se trouvera dans l'angle mort de la mondialisation. Or seuls 54 millions d'euros seront consacrés à nos ports en 2014 : cette enveloppe est en légère baisse par rapport à 2013. Nous profitons jusqu'à présent de l'élan des 50 millions d'euros mis sur la table en 2009 au titre du plan de relance. Cet effet s'atténue désormais : il est donc temps de retrouver une ambition allant bien au-delà des 54 millions d'euros octroyés dans le projet de budget qui nous est présenté pour 2014.

M. Jean-Christophe Fromantin, *rapporteur pour avis*. Le pavillon français – deuxième enjeu – permet de maintenir l'attractivité de la flotte de commerce française et de garder une forme de souveraineté dans les transports de marchandises tant à l'import qu'à l'export. Si tout le monde reconnaît que le registre international français – le RIF – est l'un des meilleurs pavillons, force est de constater que l'attractivité de ce pavillon n'est plus au rendez-vous, le nombre de navires immatriculés au RIF étant en très fort déclin.

Je crois savoir, monsieur le ministre, que l'on vous a communiqué aujourd'hui le rapport d'Arnaud Leroy. Pour ma part, je suis tout à fait favorable aux propositions qu'il vient de vous soumettre concernant la modernisation de la loi de 1992 et de nouvelles exonérations sociales et fiscales, ainsi qu'en matière d'armement, et plus précisément de gardes armées sur les navires pour faire face aux problèmes de la

piraterie. J'espère que vous en tiendrez le plus grand compte dans le prochain budget car Arnaud Leroy a fait un excellent travail d'analyse. Nous attendons en effet des décisions de votre part pour améliorer l'attractivité du pavillon français.

Il conviendrait également que votre ministère alerte la banque publique d'investissement sur le financement des navires. Une chose est d'avoir un pavillon attractif, une autre est de permettre à l'ensemble des opérateurs du transport en France de renouveler la flotte. Dans ce domaine, les entreprises de transport rencontrent d'énormes problèmes de financement, liés d'une part à la contraction des crédits bancaires, d'autre part aux spécificités du financement des navires. Ces deux sujets mériteraient que l'on consente un effort budgétaire particulier.

Troisième enjeu, la formation, l'emploi, notamment la réforme de l'enseignement maritime français. Aujourd'hui, vous y consacrez 30 millions d'euros. La rationalisation de la dépense publique mériterait que l'effort de spécialisation des quatre sites aille beaucoup plus loin. Je vous invite à travailler avec l'ensemble des opérateurs de l'enseignement maritime en vue de l'optimisation des budgets. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe SRC.*)

M. Stéphane Demilly. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour la protection de l'environnement et la prévention des risques.

M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Madame la présidente, messieurs les ministres, mes chers collègues, le programme n° 181, dont j'ai l'honneur d'être le rapporteur pour avis au nom de la commission du développement durable, est un programme essentiel de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », puisqu'il porte les crédits relatifs à la prévention des risques technologiques et des pollutions, au contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection, à la prévention des risques naturels et hydrauliques et à la gestion de l'après-mines. Essentiel, car au-delà des crises sociales, économiques et financières que nous connaissons actuellement, la gestion et la prévention des risques constituent l'une des préoccupations majeures de nos concitoyens. Essentiel encore car il est au centre de l'actualité avec le typhon Haiyan aux Philippines qui a fait des milliers de morts dans la ville de Tacloban. Au-delà de notre émotion et de l'expression de la solidarité nationale, ce triste exemple doit nous inciter à aller plus loin encore dans la prévention des risques naturels.

Les moyens alloués au programme 181 s'établissent à 386 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 253,2 millions en crédits de paiement. Une petite moitié de ces moyens sont affectés à la prévention des risques technologiques, un quart à la sûreté nucléaire, la gestion de l'après-mine et la prévention des risques se partageant le solde, soit 16,5 % et 14,9 %.

Dans le cadre de la commission élargie, je vous avais interrogé, monsieur le ministre, sur la question de la sûreté nucléaire. Les crédits consacrés à la transparence et au contrôle de la sûreté nucléaire et de la radioprotection en France sont éclatés entre quatre missions et cinq programmes.

Alors que l'action 9 du programme n° 181 ne totalise que 59,2 millions d'euros en crédits de paiement dans le projet de loi de finances pour 2014, ce sont en réalité 325,4 millions d'euros qui sont, *in fine* et selon les calculs de l'Autorité de sûreté nucléaire, mobilisés pour l'ensemble de ces sujets. Cet exercice de reconstruction est, reconnaissons-le, complexe et à peu près hors de portée pour qui n'est pas versé dans l'exercice budgétaire et les finances publiques. Pourtant, savoir ce que l'on dépense à un moment donné pour la transparence et le contrôle de la sûreté nucléaire me semble absolument nécessaire pour l'information de nos concitoyens et la qualité du débat public.

Vous vous êtes dit ouvert, monsieur le ministre, à une réflexion sur l'évolution de la maquette budgétaire de votre département. Seriez-vous donc prêt, comme l'Autorité de sûreté nucléaire le demande, à créer, dès le projet de loi de finances pour 2015, un programme budgétaire unique regroupant l'ensemble des moyens consacrés au contrôle, à l'expertise et à l'information en matière de sûreté nucléaire et de radioprotection dans le domaine civil ?

Je vous avais également interrogé sur le financement des instances de contrôle et d'expertise dans le domaine nucléaire. L'ASN a appelé l'attention des pouvoirs publics sur l'accroissement de ses tâches dans la durée, qu'il s'agisse du contrôle des installations nucléaires ou du contrôle du domaine médical, en raison du recours accru aux rayonnements ionisants.

Quant à l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, il subit cette année une coupe budgétaire de vingt millions d'euros. Si cette diminution des ressources se reconduisait, les capacités de recherche de l'Institut seraient atteintes. Or, vous le savez, la recherche d'aujourd'hui est l'expertise de demain et le maintien de cette expertise au niveau le plus élevé est une absolue nécessité, quelles que soient les options retenues pour le bouquet énergétique à l'horizon de 2050.

Quelle est la position du Gouvernement quant à l'opportunité de faire basculer, de manière naturellement progressive, le financement de l'ASN et de l'IRSN sur la taxe sur les installations nucléaires de base avec des modalités permettant de préserver l'indépendance réciproque de ces deux institutions ? Quelle est la position du Gouvernement quant à l'opportunité d'en faire arrêter annuellement le taux par le Parlement ?

Ma dernière question, portera sur le programme n° 170. L'opérateur Météo France, qui conserve une position dominante sur le marché « grand public », est désormais de plus en plus concurrencé sur le marché des services aux professionnels, M. Fruteau l'a rappelé tout à l'heure. Je constate qu'il n'y a pas eu de solidarité entre établissements publics, ce qui dans le contexte actuel, constitue un élément de surprise. Je souhaite comprendre les raisons ayant poussé France Télévision à un tel choix : l'offre de Météo France n'était-elle pas compétitive pour des raisons financières ou techniques ?

Suivant les recommandations de la plupart des rapporteurs pour avis...

M. Jean-Marie Sermier. Pas tous...

M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis. ...la commission du développement durable a, jeudi dernier, adopté les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » dans le cadre du projet de loi de finances pour 2014. Je vous invite ce soir à faire de même. Comme l'écri-

vait Jean de la Fontaine dans la fable *Le loup, la chèvre et le chevreau* : « Deux sûretés valent mieux qu'une ; Et le trop en cela ne fut jamais perdu. » (*Applaudissements sur les bancs du groupe RRD.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour les paysages, l'eau et la biodiversité et l'information géographique et cartographique.

Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Madame la présidente, messieurs les ministres, mes chers collègues, j'ai eu la responsabilité d'étudier le budget des programmes 113 « Paysages, eau et biodiversité » et 159 « Information géographique et cartographique ».

Concernant le programme 159, je note une stabilité des crédits et dans le contexte actuel, l'on ne peut que s'en satisfaire. L'IGN est un bel outil, vous le savez, monsieur le ministre, et ses agents sont motivés. Néanmoins, l'année dernière, les recettes n'ont pas été à la hauteur de qui était escompté. Il faut donc être très vigilant et travailler dans le cadre du contrat d'objectifs et des engagements européens afin que, demain, il ne soit pas absorbé ou dépassé par des structures comme Google Maps, qui récupère beaucoup de données de l'IGN.

Les crédits du programme 113 connaissent eux aussi une apparente stabilité, avec une légère baisse des autorisations d'engagement et des crédits de paiement, mais participent à l'effort national de réduction de la dette publique. Cette stabilité apparente peut nous satisfaire, mais peut aussi nous piéger en cas de gel ou de surgel des crédits. Freiner les actions liées à la protection des milieux, à la préservation et à la reconquête de la biodiversité, à la restauration des milieux aquatiques si fortement dégradés, risque à terme de nous coûter beaucoup plus cher et de compromettre définitivement nos engagements nationaux, européens et internationaux. Tous les ans, nous parlons de la reconquête et de la conservation de la biodiversité : nous devons engager les crédits qui permettent d'avancer en la matière.

Il serait souhaitable, monsieur le ministre, de remettre en cause l'universalisme fiscal. Je prendrai un exemple, celui des aires marines protégées : compte tenu de la hausse du coût de la protection du milieu marin, et eu égard aux objectifs que nous nous sommes fixés pour 2020 à travers l'Agence des aires marines protégées, il nous faudrait 500 millions d'euros. Se défaire de l'universalisme fiscal pourrait nous garantir un delta suffisant permettant la validation de recettes affectées qui apportent efficacité et sécurité budgétaires dans le temps. Par exemple, serait-il possible d'instaurer sur la pratique de la plongée sous-marine une taxe adaptée, destinée à la conservation de la richesse sous-marine ?

De la même façon, l'affectation au profit de l'Agence des aires marines d'une partie – une partie est reversée au Conservatoire du littoral – de la redevance domaniale sur l'extraction de granulats marins serait une source légitime de financement de la politique de conservation.

Je souhaite aussi aborder la création de l'Agence française de la biodiversité qui devrait voir le jour en 2015. Il serait bon qu'elle puisse bénéficier de recettes qui garantissent son financement et un fonctionnement sécurisé dans le temps. Tout le monde y travaille. Une telle agence ne se justifierait

pas si nous ne faisons pas mieux qu'aujourd'hui. Pourriez-vous, à cet égard, nous indiquer le périmètre financier de cette agence ?

Les collectivités abondent, dans le cadre des finances locales, des actions de préservation des milieux et de la biodiversité. Je me permets de vous alerter sur l'inadéquation croissante entre la compensation allouée aux collectivités et les exonérations du foncier non bâti consenties par les collectivités aux propriétaires dans le cadre d'une charte de gestion du réseau Natura 2000. Les collectivités ont ainsi perçu une compensation de l'État de plus en plus limitée, représentant 78 % en 2010, 72 % en 2011 et 51 % l'année passée ! Je crains, monsieur le ministre, que ce beau projet, difficile à mettre en œuvre, ne disparaisse car les collectivités ne pourront pas le financer.

M. Jean-Marie Sermier. L'environnement n'est plus une priorité.

M. Martial Saddier, M. Philippe Le Ray. Elle a raison !

Mme Geneviève Gaillard, rapporteure pour avis. Je soutiendrai donc l'amendement de notre collègue Karine Berger, qui vise à augmenter la compensation des exonérations de la taxe foncière pour que nous puissions conserver dans nos territoires cet outil fondamental, qui mérite de perdurer. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour la transition écologique.

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Madame la présidente, messieurs les ministres, mes chers collègues, comme le déclarait le Président de la République lors de la deuxième conférence environnementale : « la transition énergétique n'est pas une contrainte, mais un choix stratégique ».

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Très bien !

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Cette transition énergétique, elle s'impose à nous pour trois raisons.

Premièrement, le rapport du GIEC l'a confirmé, le dérèglement climatique frappe de plus en plus fort – nos amis philippins en ont fait la triste expérience – et ne cesse de s'accroître. Il est fort probable, malheureusement, que la Conférence de Varsovie n'accouche pas des décisions qui seraient indispensables. Espérons que la Conférence de Paris, en 2015, soit l'occasion d'aboutir à un accord.

Deuxièmement, la précarité énergétique ne cesse de croître dans un pays dans lequel on a pourtant vanté une énergie peu chère : elle touche aujourd'hui près de 8 millions de nos compatriotes.

Troisièmement, depuis la catastrophe de Fukushima, l'Autorité de sûreté nucléaire française a enfin reconnu qu'un accident nucléaire majeur était possible dans notre pays. Les rapports successifs qui ont mis en évidence la dégradation de la sûreté nucléaire et la vétusté du parc, les rapports de la CRÉ et de la Cour des comptes sur le coût du nucléaire, du projet Cigéo et des EPR, viennent démontrer que le nucléaire est une impasse. Aujourd'hui, une nécessité absolue s'impose à nous : penser autrement l'avenir énergétique.

À cet égard, monsieur le ministre de l'écologie, je tiens à vous féliciter de la décision qui a été prise de ne pas suivre les préconisations d'EDF visant à allonger à cinquante ans la durée d'amortissement du parc nucléaire alors même que l'Autorité de sûreté nucléaire n'a pris aucune décision en la matière. Conditionner la fixation de la durée de vie des réacteurs nucléaires à la fois à la loi de transition énergétique et aux décisions de l'ASN est une question de salubrité publique.

Le débat sur la transition énergétique a constitué l'an I de ce quinquennat et nous souhaitons que l'an II voie la traduction des engagements du Président de la République et des engagements internationaux dans la loi de transition énergétique.

Deux axes ont été mis en évidence à travers ce débat : premièrement, l'efficacité énergétique – et le Président de la République en fixant le cap d'une division par deux de la consommation énergétique à l'horizon 2050 a dit quelle devait être notre ambition ; deuxièmement, le développement des énergies renouvelables, bien évidemment.

En matière d'efficacité énergétique, monsieur le ministre, je voudrais insister particulièrement sur les certificats d'économies d'énergie. Ce dispositif a ses contraintes, ses difficultés, mais la Cour des comptes a indiqué qu'il était pertinent.

Nous souhaitons qu'à l'occasion du passage à la troisième période, on surmonte ces difficultés tout en accroissant la capacité à mettre en œuvre cette politique d'efficacité énergétique en passant à un objectif d'au moins 200 térawattheures par an – l'ADEME proposant pour sa part 300. Par ailleurs, il faudra mettre à profit ces certificats pour accentuer la transition énergétique en matière de mobilité. Aujourd'hui, 1 % seulement d'entre eux y sont consacrés alors que le Président de la République a fixé à 30 % la réduction d'énergie fossile à l'horizon 2030. Nous n'y parviendrons qu'en nous attaquant aux questions de mobilité.

Évoquons encore le crédit d'impôt développement durable, le CIDD. Nous regrettons que les critères dont il est assorti, insuffisamment ciblés, ne permettent pas de favoriser au maximum les bouquets de travaux. Nous défendrons des amendements à ce sujet.

En ce qui concerne les énergies renouvelables, le rapport de la Cour des comptes a mis en évidence que la France n'est pas du tout dans la ligne des engagements internationaux qu'elle a pris. La responsabilité n'en incombe pas particulièrement à ce gouvernement.

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. À qui d'autre alors ?

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Il faut plutôt mettre en cause les pesanteurs de la politique erratique qui a été mise en place en ce domaine, notamment en ce qui concerne le solaire. Dorénavant, il est de notre responsabilité de faire en sorte que nous puissions rattraper ce retard. Pour cela, un choc de simplification est nécessaire, notamment en faveur de l'énergie éolienne. Nous avons entamé le processus à l'occasion de la proposition de loi de François Brottes, nous l'avons poursuivi avec le permis unique. Nous devons aller plus loin pour faire en sorte que les énergies renouvelables puissent se développer.

Nous devons aussi favoriser des dispositifs pérennes pour les industriels, lesquels ont besoin de signaux suffisamment clairs pour pouvoir investir.

M. Martial Saddier. Que du vent !

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Enfin, je voulais insister sur le fait que ce budget regroupe désormais les programmes 403 et 404. Ils sont le signe de ce que nous proposons en matière de transition énergétique est non seulement une nécessité mais aussi une opportunité : une opportunité industrielle, une opportunité en matière de créations d'emplois.

Il suffit de regarder ce qu'ont fait nos collègues allemands...

M. Martial Saddier. Ils arrêtent de distribuer des aides pour les énergies solaires !

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. ...qui, en matière de développement des énergies renouvelables, ...

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. Cela coûte une fortune !

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. ...ont pu créer près de 400 000 emplois et contribuer à une augmentation du pouvoir d'achat en réduisant la part contrainte des dépenses des ménages liées à la dépense énergétique.

J'en viens à mon dernier point, monsieur le ministre : la nécessité de soutenir les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, les AASQA. Elles ont besoin d'un financement pérenne. Aujourd'hui, elles sont trop dépendantes des financements de l'État qui – je m'en félicite – sont pour l'instant maintenus mais aussi de ceux des collectivités locales, qui risquent toujours de se désengager. Ainsi le département des Hauts-de-Seine, très pauvre comme chacun sait, a décidé de ne plus contribuer au financement d'Airparif et la ville d'Issy-les-Moulineaux a refusé d'accueillir une station de qualité de l'air.

Mme la présidente. Veuillez conclure, monsieur le rapporteur pour avis !

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Nous avons besoin d'assurer une pérennité à ces AASQA d'un point de vue réglementaire comme financier.

J'ai bien évidemment proposé un avis favorable pour les programmes 174, 403 et 404. (*Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour les politiques de développement durable.

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Madame la présidente, messieurs les ministres, mesdames, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer » totalise à lui seul 28,4 % des autorisations d'engagement et 25,9 % des crédits de paiement de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » dans le cadre du projet de loi de finances pour 2014. Il se situe

donc au deuxième rang des programmes de cette mission par l'importance des moyens mobilisés, juste après le programme 203 « Infrastructures et services de transport ».

Ce programme répond fondamentalement à une quadruple finalité.

Il s'agit, premièrement, de financer la stratégie, l'expertise et les études en matière de développement durable. À ce titre, le programme porte les moyens du Commissariat général au développement durable, la dotation du Conseil général de l'environnement et du développement durable, le CGEDD, et la dotation pour charges de service public du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, le CEREMA, créé par la loi du 28 mai 2013 et opérationnel à compter du 1^{er} janvier prochain.

Il s'agit, deuxièmement, de supporter le financement des activités transversales nécessaires aux différents services pour l'exercice de leurs missions, comme la gestion des systèmes d'information, les fonctions juridiques et d'expertise ou encore l'essentiel des moyens de fonctionnement.

Il s'agit, troisièmement, de porter les effectifs et la masse salariale du ministère de l'écologie, du développement durable et du logement. Ceci explique que les dépenses du programme 217 soient essentiellement des dépenses de titre 2, c'est-à-dire de personnel: en 2014, elle représenteront 79,2 % du total des crédits de paiement du programme et celui-ci supportera 98 % des dépenses de titre 2 de l'ensemble de la mission.

Il s'agit, quatrièmement, d'assurer le financement de deux autorités indépendantes, la Commission nationale du débat public et l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires.

Ces éléments de cadrage ayant été rappelés, j'en viens à quelques questions et observations.

Programme de moyens plus que d'actions, le programme 217 souffre de deux défauts majeurs, que dénoncent année après année les rapporteurs de la commission des finances et de la commission du développement durable.

D'une part, l'éparpillement du programme entre de trop nombreuses actions et sous-actions porte préjudice à sa lisibilité et à sa cohérence d'ensemble. Les actions de support, transversales au sein du ministère, voisinent avec des actions-miroirs qui portent les moyens en personnel d'autres programmes et avec le financement direct de divers établissements d'enseignement supérieur et autorités indépendantes. Au total, pas moins de vingt actions se trouvent regroupées dans ce qu'il faut bien appeler un « multiplexe budgétaire », avec ses différentes salles et les films variés qu'on y projette. Six d'entre elles ne représentent chacune que moins de 0,5 % des crédits d'ensemble.

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Ce sont les courts-métrages! (*Sourires.*)

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. D'autre part, le choix d'externaliser les ressources humaines affectées à plusieurs programmes du ministère dans ces fameuses actions-miroirs regroupées au sein du programme 217, est source d'une complexité dont l'intérêt ne m'apparaît pas évident.

M. Martial Saddier. Il a raison!

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. J'en vois, en revanche, les inconvénients puisque la présentation adoptée dissocie les moyens en personnel des programmes fonctionnels de sorte que l'examen de ces derniers ne donne plus qu'une vision tronquée de la réalité des moyens engagés dans un domaine particulier.

M. Martial Saddier. Cela n'a trompé personne!

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. Lors de la réunion de la commission élargie, jeudi dernier, monsieur le ministre de l'écologie, vous vous êtes dit ouvert à une réflexion sur l'évolution de la maquette budgétaire. Je ne doute pas de votre sincérité en la matière.

M. Philippe Martin, ministre. Merci!

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. Seriez-vous donc prêt, comme les parlementaires vous y invitent de manière pressante depuis plusieurs années et dès le projet de loi de finances pour 2015, à réorganiser le programme 217 autour de ses seules fonctions de support et à renoncer à cette commodité contestable que sont les « programmes-miroirs »? Tout cela dans l'intérêt de la transparence du débat concernant les lois de finances.

Ma deuxième question portera sur les moyens de la Commission nationale du débat public.

Vous le savez, M. Christian Leyrit a été auditionné le 12 mars 2013 par la commission du développement durable en sa qualité de futur président de la CNDP. Il avait estimé, à cette occasion, que cette autorité administrative indépendante devait « affirmer son autorité et sa légitimité. » Il envisageait plusieurs pistes à cette fin qui rejoignent les préconisations du Conseil d'État, dans son rapport public de 2011. Celui-ci estimait, rappelons-le, qu'une solution consisterait à conférer un champ de compétence général à la CNDP, ce qui semble être une recommandation pleine de bon sens quand on a à l'esprit l'échec de certains débats, en particulier sur les nanoparticules.

Les moyens budgétaires que le Gouvernement prévoit de lui affecter n'y suffiront clairement pas. Dans ce cadre, quelles sont vos propositions sur la place et l'organisation des débats publics dans notre pays?

Mme la présidente. Veuillez conclure.

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. Je conclus, madame la présidente, en indiquant à notre assemblée que, suivant les recommandations de plusieurs de ses rapporteurs et contrairement à mon avis défavorable, la commission du développement durable a donné jeudi dernier un avis favorable à l'adoption des crédits relatifs à la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. Nous en avons fini avec la présentation des rapports.

La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Madame la présidente, messieurs les ministres, monsieur le président de la commission du développement durable, mesdames, messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, en conformité avec la volonté du Président de la

République et du Gouvernement, permettez-moi de consacrer cinq petites minutes à la réhabilitation énergétique des bâtiments.

Cette action est au cœur de la réussite de la transition énergétique : c'est l'action la plus facile d'accès avec l'efficacité la plus durable. Elle illustre parfaitement l'un des enjeux de la transition énergétique : comment consommer mieux ? Car, entendons-nous bien, il ne s'agit pas de priver nos concitoyens d'énergie mais d'optimiser les consommations, ce qui passe notamment par la lutte contre la précarité énergétique et la garantie offerte à tous d'accéder à ce bien de première nécessité.

La réhabilitation énergétique des bâtiments est un investissement rentable à tous les étages, si je puis dire. Il va créer de la croissance verte, ce qui signifie des emplois non délocalisables ; il va servir le pouvoir d'achat – je pense qu'il n'est pas inutile de rappeler ici que faire des économies d'énergie, c'est faire baisser le montant de sa facture – et il va contribuer durablement à garantir l'indépendance énergétique de notre pays. Il faut savoir que 30 % d'économies d'énergie dans le bâtiment représentent à peu près 40 milliards d'investissements en moins pour la production d'énergie dans les années qui viennent.

Je me félicite qu'une première mesure d'envergure ait déjà été adoptée, il s'agit de la TVA à 5,5 % sur la réhabilitation énergétique des bâtiments.

M. Martial Saddier. Et la hausse de la TVA à 10 % pour les artisans !

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Elle va permettre à nos concitoyens de faire des économies et, en outre, donner un coup de pouce aux artisans du bâtiment. Il s'agit d'un acte fort, dynamique et pas seulement symbolique.

Il nous faut donc compléter cette disposition, et je ferai pour cela quelques propositions. Nous devrions mettre en place une méthodologie efficace. Plutôt que d'ouvrir un guichet comme d'autres l'ont fait sous d'autres majorités, il me semble que nous devrions, en premier lieu, procéder à un recensement énergétique qui nous permettra d'identifier les logements prioritaires.

M. Jean-Frédéric Poisson. Qui paiera ?

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. C'est ce que nous avons cherché à faire, ne vous en déplaise, cher collègue Saddier, avec le bonus-malus (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP*), car en mettant de côté son caractère fiscal, il demeure une méthode particulièrement fine pour identifier les surconsommations. Il nous faut identifier une à une les passoires énergétiques. C'est ce recensement qui nous permettra de concentrer les efforts et les financements publics sur les opérations les plus efficaces, donc les plus rentables, à la fois économiquement et socialement.

M. Martial Saddier. Il n'y a pas d'argent dans le budget !

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Nous devons ensuite garantir un véritable droit à l'accompagnement vers la rénovation thermique pour ces logements identifiés comme prioritaires.

Ce droit pourrait se décliner de la manière suivante : d'abord, par la réalisation d'une étude thermique, d'un dossier de travaux et d'un plan de financement. Si le

ménage accepte l'opération, le coût de l'accompagnement sera intégré au plan de financement global, sinon l'accompagnement devra rester gratuit car il porte en lui-même un retour collectif sur investissement.

Ensuite, il faut instaurer un droit à financement à des taux avantageux, grâce au fonds de garantie de la rénovation thermique – j'y reviendrai – voire à un financement effectué par un tiers investisseur qui retrouvera sa mise plus tard, sur la valeur du bien.

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. Ce serait payé par l'État !

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Enfin, il faudra veiller à une certification après travaux, avec la création d'une garantie de performance énergétique implicite, car un gain d'économie d'énergie, ça se mesure et ça se contrôle, sinon c'est de la poudre de perlimpinpin !

M. Jean-Frédéric Poisson. Voilà qui est bien résumé, monsieur le président !

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Ce droit à l'accompagnement vers la rénovation thermique, ouvert aux ménages prioritaires, devra permettre de bénéficier d'une offre « clé en main », sans engagement financier : telle est la clef d'une dynamique massive. Le financement de ce droit pourra en effet être assuré par la mise en application, comme je l'ai évoqué et comme le suggère la Caisse des dépôts, d'un fonds de garantie des prêts à la rénovation thermique, abondé par la contribution des fournisseurs d'énergie au titre des obligations qui leur sont imposées. Cela permettrait de flécher une partie de l'argent des certificats d'économie d'énergie directement vers la rénovation thermique. Mais l'idée d'une formule de type « prêt viager hypothécaire » doit elle aussi être approfondie, et je l'étudie sérieusement avec quelques autres collègues dans notre commission.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas suffisant !

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Ces dispositifs seront complétés par la TVA à 5,5 % sur la réhabilitation thermique des bâtiments, que j'ai déjà évoquée. Nous devons faire de cette question du financement un enjeu prioritaire pour mobiliser les populations sur le chemin de la transition énergétique.

Il reste fort à faire pour lutter contre la précarité énergétique. Les tarifs sociaux et la trêve hivernale, qui nous sont chers, ne sont bien évidemment pas suffisants ; c'est pourquoi nous devons intensément, avec volontarisme, mettre en œuvre ces dispositions.

Pour conclure, avant que Mme la présidente ne me coupe le robinet, je voudrais vous remercier, monsieur le ministre, ...

M. Jean-Frédéric Poisson. On le remercie d'avance, monsieur le président !

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. ...d'avoir entendu les parlementaires sur la question de l'hydraulique – c'est pour cela que je parlais de robinet, chacun l'a bien compris ! (*Sourires.*) Vous avez en effet mis en place un groupe de travail s'inspirant notamment des conclusions du rapport Battistel – excellent rapport ! – : je voulais sincèrement vous en remercier. Je regarde mes collègues de droite en face (*Sourires.*) : ne faisons pas pour

l'hydraulique ce que vous avez fait pour les autoroutes ! Nous le regretterions longtemps ! J'en ai ainsi conclu, madame la présidente, pour respecter le temps que vous m'avez imparti.

M. Jean-Frédéric Poisson. Vous parlez d'un argument !

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques.* Je souhaite que sur ce chemin de la transition énergétique, nous ayons tous ensemble rendez-vous avec l'excellente loi sur la transition énergétique qu'est en train de préparer notre ministre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Daniel Fasquelle. Au secours !

M. Martial Saddier. Quand aura-t-il lieu, ce rendez-vous ?

Mme la présidente. Merci, monsieur le président ; je précise que c'est la Conférence des présidents qui vous a imparti ce temps de parole !

La parole est à M. le président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, auquel la Conférence des présidents a également attribué cinq minutes...

M. Jean-Paul Chanteguët, *président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Madame la présidente, messieurs les ministres, monsieur le président de la commission des affaires économiques, mesdames et messieurs les rapporteurs, chers collègues, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire s'est prononcée favorablement sur les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » pour 2014. J'inviterai donc dans quelques instants nos collègues à faire de même et à adopter ces crédits.

Au moment du vote de ce deuxième budget, il n'est pas inutile de rappeler ces nombreux chantiers qui ont été ouverts à l'occasion des deux premières conférences environnementales : de la transition énergétique à la fiscalité écologique, en passant par l'économie circulaire, la politique de l'eau, les risques sanitaires et environnementaux, la gouvernance, la reconquête de la biodiversité terrestre et marine et les emplois liés à la transition écologique, autant de sujets ayant fait l'objet de la part du Premier ministre de feuilles de route qu'avec vous, nous devons nous attacher à mettre en œuvre.

C'est ce que firent les groupes SRC et écologiste en déposant une proposition de résolution pour une fiscalité écologique au cœur d'un développement soutenable, que notre Assemblée a adoptée en juin dernier et qui vient d'aboutir, dès cette loi de finances 2014, comme nous le souhaitons, à l'introduction d'une assiette carbone dans la fiscalité sur les énergies fossiles.

Cette proposition constitue, au premier regard, un progrès vers une fiscalité plus adaptée à la raréfaction et à la pollution des ressources ; mais elle constitue aussi une véritable avancée dans la voie d'un modèle de développement prenant en compte le changement climatique. Enfin, elle marque le début de la prise de conscience politique – je l'espère ! –, nous conduisant à changer d'état d'esprit pour appréhender notre futur.

En décidant d'une montée en puissance claire, prévisible et progressive de cette taxe, puisque le prix de la tonne de carbone arrêté à sept euros en 2014 passerait à vingt-deux euros en 2016, la puissance publique adresse le bon signal à la

fois aux consommateurs et aux producteurs : celui de la nécessité absolue de diminuer nos émissions de gaz à effet de serre.

La France y est obligée par ses engagements européens – moins 20 % d'ici 2020 par rapport à 1990 – mais aussi par sa propre ambition, répétée par le Président de la République lors de la conférence environnementale. François Hollande souhaite en effet parvenir, lors du sommet mondial sur le climat, que la France organisera à Paris en décembre 2015, à un pacte international permettant de limiter le scénario catastrophe confirmé par les experts du GIEC il y a maintenant quelques semaines.

La commission du développement durable, vous le savez, a organisé un grand nombre d'auditions ou de tables rondes sur tous ces sujets afin d'améliorer l'information de ses membres et de préparer l'examen de textes annoncés parfois depuis plus d'un an. Ces travaux ont été quelquefois menés conjointement avec la commission des affaires européennes, celle des finances ou celle des affaires économiques, car je plaide ici, à cette tribune, pour que nos commissions mènent davantage de travaux préparatoires en commun.

Je donnerai à cet égard un exemple : celui des travaux portant sur la réforme ferroviaire. La restructuration du système actuel s'inscrivant dans le droit européen en vigueur et dans ses perspectives d'évolution, il n'est pas illogique que nous réfléchissions ensemble, avec la commission des affaires européennes, sur sa compatibilité avec le quatrième « paquet ferroviaire ». De même, le niveau de la dette du système ferroviaire et ses risques d'accroissement justifient des auditions communes avec la commission des finances, tout comme il est souhaitable d'associer à notre réflexion celle de la commission des affaires économiques puisqu'une telle réforme visera aussi à améliorer le service rendu aux particuliers et aux entreprises.

Messieurs les ministres, ce qui nous préoccupe, c'est tout d'abord l'absence de lisibilité du calendrier législatif des projets qui doivent traduire les engagements du Gouvernement. Pour le projet de loi portant réforme ferroviaire, qui a été déposé à l'Assemblée nationale, les perspectives les plus optimistes évoquent une inscription à l'ordre du jour d'avril, voire de mai 2014. En outre, aucune perspective précise ne nous a encore été donnée pour la loi-cadre sur la biodiversité ni pour la réforme du code minier ; et pour la loi sur la transition énergétique, on parle même du second semestre 2014.

M. Philippe Le Ray. Voilà qui est très embêtant !

M. Jean-Paul Chanteguët, *président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* À trop reculer les échéances, on risque de donner le sentiment que ces réformes ne sont plus prioritaires.

M. Jean-Marie Sermier, *rapporteur pour avis.* Eh oui ! Plus rien n'est prioritaire !

M. Jean-Paul Chanteguët, *président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Je souhaiterais donc que vous puissiez nous apporter des précisions sur le calendrier à venir et sur les intentions réelles du Gouvernement. En effet, si nous voulons, respectant en cela l'engagement du Président de la République, faire de la France la nation de l'excellence environnementale, il est urgent d'agir. Avec de nombreux autres collègues, j'é mets donc le vœu que l'année 2014 soit bien l'An I de la mise

en œuvre de ce nouveau modèle de développement auquel je sais, monsieur le ministre de l'écologie, que vous êtes très attaché. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche. Merci, madame la présidente, pour l'indulgence qui est la vôtre – elle est grande ! – me permettant de prendre la parole pour répondre en quelques minutes : cinq minutes pour un budget de huit milliards...

M. Jean-Frédéric Poisson. Soit 1,6 milliard la minute, monsieur le président !

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. Cela fait cher la minute !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je pourrai ainsi apporter quelques éclaircissements aux différents rapporteurs qui m'ont interpellé, même si cela n'était pas initialement prévu.

Tout d'abord, je rappellerai à MM. Pauvros, Faure, Mariton et Rodet qu'en effet, le budget lié aux infrastructures marque une volonté de changement dans la politique des transports, avec la mise en œuvre progressive des conclusions de la commission Mobilité 21 – certains d'entre vous ont été membres de cette commission présidée par Philippe Duron – ; avec la programmation de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France – l'AFITF – ouvrant la perspective de 30 milliards de nouveaux projets d'ici 2030 ; avec l'objectif également, je le confirme à Rémi Pauvros qui m'a interrogé sur ce point, d'une contractualisation annuelle permettant d'avancer à un rythme de croisière de 950 millions, respectant ainsi un engagement du Gouvernement.

Le renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire – les TET – fera l'objet d'une première tranche de financement de 510 millions. Alors qu'il n'y avait pas eu d'investissement dans le renouvellement du matériel roulant depuis des dizaines d'années, c'est désormais chose acquise. Notre volonté est de renouveler l'ensemble des TET d'ici 2025 – c'est un engagement de M. le Premier ministre – pour une somme globale de 2 milliards. Cela représente également un soutien aux industries ferroviaires de notre pays, particulièrement performantes.

Notre exercice budgétaire sera également marqué par le lancement du nouveau Grand Paris et l'anticipation des travaux au travers du plan de modernisation signé avec la région Île-de-France, par le lancement du grand plan de modernisation ferroviaire pour 2,5 milliards, et par le lancement du troisième appel à projet « transports collectifs en site propre », dit TCSP, pour 450 millions.

Nous mettrons également en œuvre des politiques de relance du fret ferroviaire. Une conférence de relance a été engagée pour proposer d'ici fin janvier les premières mesures concrètes pour pouvoir répondre aux difficultés rencontrées.

M. Gérard Charasse. C'est bien !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Avec 2,2 milliards de dépenses pour l'AFITF – je le dis en présence de son président –, nous répondons aux enjeux de la modernisation de nos infrastructures. En effet, 20 % de nos infrastructures routières sont considérées comme étant extrêmement dégra-

dées : il faut en tenir compte dans les débats, notamment ceux liés au financement à la suite de la suspension de l'écotaxe.

Le budget annexe de l'aviation civile s'élève également à 2,2 milliards, et pour ce qui est des affaires maritimes, de la pêche et de l'ensemble de ces budgets maritimes, c'est un budget stable qui sera de l'ordre de 194 millions. Bien sûr, le volet essentiel de la négociation du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, le FEAMP, nous rattrapera.

Étant concerné par l'ensemble des volets de ce budget, vous comprendrez qu'il m'est difficile de répondre en quelques instants sur ces différents enjeux. Monsieur Pauvros, vous m'avez interrogé sur le plan de relance autoroutier : vous avez raison de dire que les intérêts de l'État doivent être respectés, et en cela nous nous conformons complètement, dans les discussions que nous avons avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes, aux préconisations de la Cour des comptes. Celle-ci s'est montrée extrêmement sévère sur la façon dont les choses ont été menées de 2009 à 2012.

M. Jean-Frédéric Poisson. Mais bien sûr ! Elle sera sévère également sur la période 2012-2015 !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Nous avons donc précisément anticipé, et nous n'aurions pas cette discussion, monsieur Mariton, si en d'autres temps il n'y avait pas eu privatisation des autoroutes,...

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. L'État s'est désendetté : c'était une bonne décision !

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Un vrai scandale !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...nous privant ainsi de deux milliards pour le financement de la modernisation des infrastructures.

Quelques mots sur le maritime et l'aérien, avec votre indulgence, madame la présidente. Je vous rappelle tout d'abord, madame Girardin, que le travail engagé est particulièrement important – cela a été souligné par Mme Le Loch et par M. Fromantin –, tant sur les enjeux liés à l'enseignement maritime – les Assises de l'enseignement maritime ont été engagées, et la création des BTS maritimes, qui sont des formations nouvelles, a été annoncée – que sur l'objectif de favoriser la promotion sociale et les débouchés de haut niveau par la formation à ces différents nouveaux métiers, indispensable pour permettre aux jeunes de se tourner vers ces différentes activités maritimes.

Je veux également souligner la qualité du travail et du rapport qui m'a été remis ce matin concernant la relance de la compétitivité du pavillon français. Cet enjeu est majeur, alors que la France peut s'enorgueillir de nourrir pareille ambition maritime. Mais le résultat est bien piètre en ce qui concerne la place de notre flotte, qui se classe au 28^e rang mondial alors que nous devrions avoir des ambitions bien supérieures.

Nous avons engagé une stratégie nationale de relance portuaire, notamment pour proposer des solutions logistiques intégrées ; la commission Duron n'est du reste pas étrangère à cette priorité. Nous nous battons sur le front de l'emploi pour la SNCM, pour Brittany Ferries ; nous avons eu à conclure le dossier épineux, mal mené, voire pas géré par le précédent gouvernement, de SeaFrance...

M. Jean-Frédéric Poisson. Oh! Ça recommence! Cela devient obsessionnel, monsieur le ministre!

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. C'est *La tête des autres*, disait Marcel Aymé!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...et nous défendons aujourd'hui MyFerryLink dans des conditions difficiles, vous en conviendrez, contre des décisions de l'autorité de la concurrence britannique.

Je parlerai en quelques mots du droit des gens de la mer, rénové par l'intégration dans le droit social de la convention du travail maritime, et, bien évidemment, des perspectives de réforme de la loi de 1992. J'évoquerai également la sécurité à bord des navires : des dispositions législatives interviendront.

Madame Le Loch, je ne pourrai pas anticiper les discussions du FEAMP, mais nous sommes naturellement très attentifs à la majoration des enveloppes, mal négociées en d'autres temps...

M. Jean-Frédéric Poisson. Ça suffit! Assumez vos responsabilités!

M. Martial Saddier. Vous n'allez pas dire jusqu'en 2017 que c'est de notre faute!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...ce qui sera très utile pour répondre à vos concitoyens lorsqu'il s'agira d'accompagner l'implantation et l'installation de jeunes marins, la modernisation des motorisations et de l'ensemble de ces enjeux de l'accompagnement de la politique commune des pêches.

Enfin, pour ce qui est de l'aviation, je rappellerai à M. Fruteau que le budget est en augmentation, en lien avec l'investissement nécessaire à l'aviation civile et à la direction générale de l'aviation civile.

M. Marc Le Fur. Vous ne voulez pas nous parler de l'écotaxe, monsieur le ministre?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je rappelle également qu'un accord social a été conclu dans des conditions extrêmement difficiles, mais avec un dialogue social extrêmement riche.

Il y a également nécessité – c'est notre mission et notre combat – d'assurer la compétitivité des compagnies aériennes, notamment par des dispositions fiscales permettant de rééquilibrer le rapport entre l'aéroportuaire et les compagnies, là où elles sont concurrencées par le *low cost* ou par les compagnies du Golfe.

Je dirai à M. Bénisti que je n'ai rien décidé concernant les travaux de l'aéroport d'Orly. Ils sont bien antérieurs à l'arrivée de ce Gouvernement. Bien évidemment, je vous ai entendu quand vous parlez de la nécessité de mieux associer les élus locaux à la concertation et de faire en sorte que nous puissions avoir tous les dispositifs d'accompagnement en ce qui concerne les nuisances. Le plafond annuel de 250 000 créneaux horaires attribués à l'aéroport d'Orly ne sera pas augmenté et nous ferons en sorte d'accompagner le développement du trafic tout en respectant l'environnement et les populations.

Vos propositions méritent d'être discutées. Elles paraissent peu pertinentes, notamment la délocalisation des pistes de vol, mais bien évidemment nous serons là en accompagne-

ment des territoires, de l'emploi, du dynamisme, du développement et du respect de l'environnement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme la présidente. Nous en venons aux porte-parole des groupes.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour le groupe de l'Union des démocrates et indépendants.

M. Bertrand Pancher. Monsieur le ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, votre projet de budget c'est le budget d'une écologie en berne.

M. Martial Saddier. Très bien!

M. Bertrand Pancher. C'est du jamais vu : un effondrement sans précédent des moyens, traduction de l'incapacité de votre majorité à engager la transformation de notre modèle de société en direction d'une économie verte. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

L'évolution des crédits est à l'image de l'intérêt que porte le Gouvernement à l'environnement : une baisse de 6 % par rapport à 2013, un recul de 11 % en deux ans. Et on veut nous faire croire que l'écologie est une priorité : cherchez l'erreur!

M. Martial Saddier. C'est la catastrophe!

M. Bertrand Pancher. Vos effectifs diminuent de 522 ETP, après un recul de 614 ETP en 2013. Ceux de vos opérateurs sont en baisse de 390 ETP après avoir perdu 319 ETP cette année.

Dans un contexte où la réforme liée à la modernisation du droit de l'environnement va accoucher d'une souris, comment mènerez-vous à bien vos missions? Que supprimerez-vous? Que rationaliserez-vous? Qu'allez-vous confier à des échelons territoriaux ou professionnels? Quelle est votre vision, si tant est que vous en ayez une?

À la lecture de ce projet de budget, on comprend mieux l'intuition de Delphine Batho, qui est absente ce soir.

M. Jean-Frédéric Poisson. Pourquoi?

M. Marc Le Fur. Où est-elle?

M. Bertrand Pancher. Au début du mois de juillet dernier, elle lançait en effet un véritable appel au secours qu'elle vous a lancé également récemment en commission, car, depuis dix-huit mois, la politique environnementale est la grande oubliée de l'action du Gouvernement.

Je n'aurai pas la cruauté de revenir sur la série d'abandons de mesures que vous considérez pourtant comme prioritaires. Nous attendions un grand sursaut pour 2014; nous n'avons qu'un grand saut dans le vide!

M. Alain Fauré. Avec les trous que vous avez creusés, on ne peut que tomber dans le vide!

M. Bertrand Pancher. Si certaines mesures peuvent être saluées, beaucoup d'autres sont des attaques directes contre l'environnement. C'est un comble! Je pense à l'augmentation de la TVA sur le service public de collecte et de traitement des déchets à partir du 1^{er} janvier 2014, soit une hausse de 5 % en deux ans. Cette mesure aura des conséquences sur le pouvoir d'achat des ménages puisqu'elle représentera 210 millions de ponction fiscale.

M. Jean-Marie Sermier, *rapporteur pour avis*. Encore des impôts!

M. Bertrand Pancher. Mais c'est surtout un non-sens écologique alors même que la deuxième conférence environnementale avait prétendument mis l'accent sur le recyclage et la valorisation des déchets. Combien d'investissements seront différés en 2014?

Je pense aussi à la décision du Gouvernement de faire passer la TVA de 7 à 10 % pour les transports publics.

M. Daniel Fasquelle. Scandaleux!

M. Marc Le Fur. Et vous prétendez favoriser les transports en commun!

M. Bertrand Pancher. Quelle grave erreur sur le plan social, économique et évidemment environnemental. Mais vous le savez bien, monsieur le ministre.

Une telle mesure va provoquer une augmentation du prix des billets de TGV, TER, RER, métros, tramways et bus dans toute la France et obligatoirement rendre plus réticents nos concitoyens à l'utilisation des services de transport collectifs. Je fais le pari que nous compterons moins d'usagers dans nos services publics en 2014 qu'en 2013.

Que dire du prélèvement de 10 % sur le budget des agences de l'eau? Comment croire que cette mesure n'aura aucun impact sur la mise aux normes des systèmes d'assainissement de nos communes ou sur le renforcement de la protection des zones de captage?

Comment ne pas évoquer l'industrie photovoltaïque? La suppression du crédit d'impôt a porté un coup fatal à un secteur déjà à l'agonie.

M. Jean-Marie Sermier, *rapporteur pour avis*. Quel reniement!

M. Denis Baupin, *rapporteur pour avis*. C'est l'hôpital qui se moque de la charité!

M. Jean-Marie Sermier, *rapporteur pour avis*. Vous avez achevé cette industrie!

M. Bertrand Pancher. Je vous demande de revenir sur cette mesure incompréhensible sur le plan environnemental et potentiellement dramatique pour l'emploi.

M. Jean-Frédéric Poisson. Très bien!

M. Bertrand Pancher. Le cas de l'ADEME est affolant, avec une diminution des crédits de 63 millions d'euros. Vous allez masquer cette chute faramineuse en évoquant une augmentation des autorisations d'engagement et une prise en charge des dépenses par les investissements d'avenir. La ficelle est grosse. À ce prix, combien d'équipements de cogénération et d'unités de méthanisation faudra-t-il abandonner ces prochaines années? Pourquoi n'avez-vous pas affecté une partie de la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel qui va passer de 200 à 600 millions d'euros l'année prochaine?

M. Martial Saddier. Encore des impôts!

M. Bertrand Pancher. Je vous exhorte à revenir sur ces mesures et à ne pas faire de nouveau l'erreur que vous aviez commise lorsque, malgré nos avertissements, vous aviez relevé la TVA sur la rénovation thermique des bâtiments, avant de revenir dessus un an plus tard.

Enfin, le report de l'écotaxe, s'il était nécessaire compte tenu de l'exaspération fiscale qui traverse le pays, pose directement la question du financement de nos projets d'infrastructures de transport. Nous demandons au Gouvernement de remettre très rapidement l'ouvrage sur le métier dans un contexte de réduction drastique des investissements en matière de transports routiers et alternatifs.

Au-delà des belles déclarations d'intention, vous nous présentez le budget le plus catastrophique de toute l'histoire de l'écologie (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI et UMP*)...

M. Denis Baupin, *rapporteur pour avis*. Oh!

Mme la présidente. Veuillez conclure, monsieur le député!

M. Bertrand Pancher. ...et instillez l'idée que la fiscalité écologique est forcément punitive.

M. François Brottes, *président de la commission des affaires économiques*. Vous avez le sens de la nuance!

M. Bertrand Pancher. Tout cela conduit à une véritable désaffection des Français pour l'écologie alors qu'il est urgent de renouer avec la transition écologique et énergétique qu'attend notre société, au service d'une économie verte créatrice d'emplois.

M. Jean-Marie Sermier, *rapporteur pour avis*. C'est un reniement!

M. Martial Saddier. Où sont les promesses du candidat Hollande?

Mme la présidente. Vous avez épuisé votre temps de parole, monsieur Pancher!

M. Bertrand Pancher. Le groupe UDI s'opposera... (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI et UMP*.)

Mme la présidente. Merci!

La parole est à Mme Laurence Abeille, pour le groupe écologiste.

Mme Laurence Abeille. Madame, la présidente, messieurs les ministres, mes chers collègues, l'écologie est essentielle pour réussir la transformation sociale et économique de la société.

M. Jean-Marie Sermier, *rapporteur pour avis*. Quelles belles paroles!

Mme Laurence Abeille. Le budget de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » est le socle de cette transition écologique et énergétique dont la France a besoin. L'écologie est la solution pour réformer notre modèle économique qui s'essouffle, et l'exemple de l'industrie agroalimentaire bretonne est sur ce plan caractéristique. Intégrer la dimension écologique à nos réformes économiques permet d'apporter des solutions nouvelles, que ce soit pour favoriser l'emploi, la qualité et l'innovation, développer les circuits courts et l'économie circulaire, inciter à un mode de production et de consommation plus durable.

L'écologie doit irriguer l'ensemble des politiques publiques. C'est le rôle du ministère de l'écologie de porter la dimension écologique dans l'ensemble des politiques publiques et de soutenir auprès de l'ensemble des ministères l'idée que seules les solutions concrètes qu'apporte l'écologie peuvent

nous sortir durablement de la crise. Il n'est pas possible de croire encore que l'écologie est un luxe ou un supplément d'âme.

M. Martial Saddier. Ça n'existe plus !

Mme Laurence Abeille. L'actualité nous le rappelle avec le typhon qui a ravagé les Philippines. Oui, l'année 2013 a enregistré de nouveaux records quant à la violence et aux effets des catastrophes naturelles.

Le dernier rapport du GIEC fait état de prévisions très pessimistes sur le réchauffement climatique. C'est pourquoi, nous espérons que les négociations qui se tiennent actuellement à Varsovie déboucheront sur un accord concret.

Quand aux atteintes à la biodiversité, elles sont dramatiques et nous sommes face à une sixième crise d'extinction des espèces. Avons-nous aujourd'hui un budget suffisamment ambitieux pour réussir cette nécessaire transition écologique, alors que l'année 2014 sera marquée par deux projets majeurs ?

Le premier, c'est la loi sur la transition énergétique, qui fait suite à un long débat citoyen. Cette loi doit inscrire clairement les objectifs réaffirmés par le Président de la République : baisse de la part du nucléaire dans la production électrique de 75 à 50 % en 2025 ; baisse de la consommation d'énergie de 50 % à l'horizon 2050 ; baisse de la consommation d'énergie fossile de 30 % à l'horizon 2030. Atteindre ces objectifs de décroissance énergétique nécessite une politique globale et des investissements adaptés pour réussir le redressement économique durable.

M. Martial Saddier. Des taxes, des taxes, des taxes !

Mme Laurence Abeille. Le deuxième acte important, c'est le projet de loi-cadre sur la biodiversité, première grande loi sur la nature depuis celle de 1976. Elle devra permettre à la France de se doter d'outils pour reconquérir la biodiversité, pour stopper l'érosion des espèces et des habitats, pour restaurer nos continuités écologiques.

Cette loi devrait créer l'Agence française de la biodiversité pour mener à bien ces missions. Mais aura-t-elle des moyens à la hauteur de l'enjeu ? Afin de garantir sa pérennité et son autonomie, cette future agence devrait pouvoir bénéficier de ressources affectées, notamment de taxes et redevances perçues sur les activités liées à la nature, qu'il conviendrait de créer.

M. Daniel Fasquelle. Nous examinons le budget de l'écologie, pas le projet de loi sur la biodiversité !

Mme Laurence Abeille. Un mot sur l'artificialisation des terres. Cette politique dépend de la mission « Égalité des territoires, logement et ville », alors qu'il s'agit d'un réel problème qu'il convient d'examiner sous l'angle de la biodiversité et de la préservation des espèces et des espaces. Les espaces artificialisés ont gagné 397 000 hectares entre 2007 et 2011, ce qui dépasse le rythme d'augmentation de notre démographie. Quel moyen compte mettre en œuvre le ministère de l'écologie sur ce point ?

Le dernier point sur lequel je souhaite interpeller le Gouvernement concerne la biodiversité marine. La France possède – et c'est mal connu – le deuxième espace maritime mondial, ce qui la place dans une position de leader, notamment pour la préservation des océans et des espèces. À ce titre, l'Agence des aires marines protégées dispose d'un budget en hausse, mais qui n'est pas suffisant pour mener

à bien cette mission de préservation, ce qui est rappelé dans le rapport pour avis de notre collègue Geneviève Gaillard. Un changement d'échelle budgétaire est en effet nécessaire. Et là encore, des taxes et redevances affectées, perçues sur les activités en mer, sont certainement la solution. Quelle perspective peut-on attendre sur ce sujet ?

Plusieurs députés du groupe UMP. Encore des taxes !

M. Martial Saddier. L'écologie, c'est la taxe !

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. C'est l'écologie punitive !

Mme Laurence Abeille. Pour conclure, monsieur le ministre, ne pensez-vous pas que le redressement économique de notre pays passe nécessairement par un budget de l'écologie capable de financer la transition écologique ? Le présent budget demeure bien trop faible.

Ce redressement passe aussi par un meilleur partage avec la population des enjeux et des solutions. La suspension de la mise œuvre d'une taxe poids lourds doit nous rappeler que c'est avec les acteurs, avec les citoyens, que nous devons construire aujourd'hui les politiques. (*Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste.*)

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Quel aveu !

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Falorni, pour le groupe radical, républicain, démocrate et progressiste.

M. Olivier Falorni. Messieurs les ministres, les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » revêtent une importance particulière. Tout d'abord, c'est un budget important puisqu'il s'élève à 10,2 milliards d'euros en autorisations d'engagement et à 9,7 milliards en crédits de paiement. Surtout, c'est un budget qui a un impact sur la vie quotidienne de nos concitoyens. Il est donc légitime que leurs attentes soient grandes pour une meilleure qualité de l'environnement, pour des logements sains et efficaces d'un point de vue énergétique, pour le respect de la biodiversité, pour des transports plus sécurisés et plus fiables, bref pour une meilleure qualité de vie.

Les crédits de la mission sont en baisse, de 7 % lorsque l'on ne tient pas compte des investissements d'avenir, ce qui est important et suscite des interrogations, voire des craintes.

M. Martial Saddier. C'est énorme !

M. Olivier Falorni. Les efforts du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sont réels puisque les effectifs diminuent de 522 équivalents temps plein, soit un taux d'effort de 1,4 %...

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Neuf départs en retraite sur dix non compensés !

M. Olivier Falorni. ...auxquels on peut ajouter la diminution de 552 ETP chez les opérateurs.

M. Martial Saddier. Qui ne pourront plus fonctionner !

M. Jean-Marie Sermier, rapporteur pour avis. L'écologie n'est plus une priorité !

M. Olivier Falorni. L'effort de l'écologie en faveur du redressement des finances publiques est réel, il ne sert à rien de le minorer. Mais ce qui est en question, ce ne sont pas tant les moyens que leur utilisation.

Parmi les onze programmes de la mission, quatre concentrent près de 80 % des crédits. S'agissant du programme 203 « Infrastructures et services de transports », la préoccupation actuelle c'est bien évidemment l'écotaxe poids lourds. Cette écotaxe avait pour objectif de financer l'Agence de financement des infrastructures de transport de France. Le rapporteur pour avis, Alain Rodet, souligne que la suspension de l'écotaxe entraînera pour 2014 un manque à gagner d'environ 802 millions d'euros pour l'AFITF. C'est un vrai problème qui dure depuis plusieurs années maintenant. Il semble indispensable que le financement de l'AFITF soit clarifié au plus tard lors de la seconde lecture à l'Assemblée nationale.

Quant aux transports collectifs, le Gouvernement appliquera en 2014 le même principe qu'en 2013, c'est-à-dire la priorité aux transports du quotidien et aux réseaux existants.

J'en viens au programme 217 relatif aux crédits qui permettent le fonctionnement du ministère. Les rapports rédigés par nos collègues montrent bien que les économies réalisées résultent pour la plupart de coupes budgétaires qui ne sont pas nécessairement faites de façon globale, cohérente et durable.

Cela va à l'encontre des objectifs du programme de modernisation de l'action publique. Les économies des ministères ne sauraient être réalisées sans une réelle réorganisation et une modernisation ambitieuse de leur fonctionnement.

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial*. Bien vu !

M. Olivier Falorni. Enfin, je veux évoquer les programmes 403 et 404 concernant les crédits dédiés au second programme d'investissements d'avenir pour soutenir la transition écologique et énergétique.

Oui, ces crédits peuvent masquer la forte diminution des moyens alloués au ministère. Oui, on peut se demander s'ils ont toute leur place dans ces missions. Oui, ils relèvent avant tout de la recherche et de la politique industrielle. Mais le fait de les insérer ici n'est pas anodin : ainsi, le choix est fait d'intégrer l'écologie non comme une contrainte, une entrave ou encore un obstacle aux activités économiques, mais plutôt comme un levier de croissance.

Les espoirs des années 2000 quant à la croissance et aux emplois verts étaient, on le voit, démesurés. Mais on observe aussi clairement que la transition écologique et énergétique passe avant tout par une transformation progressive de notre façon de produire et de consommer.

Cette transformation de l'économie passe par deux étapes. La première, c'est l'innovation : 1,1 milliard d'euros de crédits lui sont alloués et sont gérés par l'ADEME pour cofinancer des programmes innovants.

L'autre étape, ce sont les projets industriels de plus grande échelle. La BPI prendra le relais et 470 millions d'euros lui sont alloués à cette fin. Il apparaît toutefois étonnant que les crédits en faveur de l'innovation soient beaucoup plus élevés que ceux des projets industriels. D'habitude, c'est le contraire. Peut-être que le ministre pourrait-il nous l'expliquer.

Par ailleurs, je me suis intéressé de très près au programme 205 « Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture » et plus précisément à l'action 6 « Gestion durable des pêches et de l'aquaculture » et je vais vous dire pourquoi.

Le monde professionnel de l'ostréiculture – mon collègue Didier Quentin ne me démentira pas – est durement touché par la mortalité des huîtres adultes depuis cet été...

M. Didier Quentin. Bien sûr !

M. Olivier Falorni. ...ce qui met en péril les établissements du littoral français. Même si les crédits baissent de plus de 2 millions d'euros, pour atteindre 49,5 millions d'euros sur cette action, je note certains efforts : 1,8 million pour l'IFREMER, dont 500 000 euros destinés à des projets pour sortir de la crise, la poursuite du dispositif d'aide au fonds d'allègement des charges pour 1,5 million d'euros, enfin 300 000 euros pour la recherche, notamment pour le plan de sauvegarde et la sélection génétique.

Mme la présidente. Veuillez conclure, monsieur le député.

M. Olivier Falorni. J'en ai fini, madame la présidente. Je voulais simplement exprimer, au nom du groupe RRDP, le sentiment que les efforts financiers sont réels, mais qu'ils sont assortis d'une vision de l'écologie qui nous agrée, une vision qui n'est pas fondée sur la peur ni le catastrophisme, mais sur une approche pragmatique, progressive et continue, pour faire de l'écologie une réalité. C'est pour cela, messieurs les ministres, que vous aurez notre soutien. (*« Ah ! » sur les bancs du groupe UDI. - Applaudissements sur les bancs des groupes RRDP et SRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Carvalho, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Patrice Carvalho. Tout d'abord, monsieur le ministre des transports, puisque vous êtes très opposé à ce qui s'est passé en matière de privatisation des autoroutes, vous devriez donner l'exemple en obligeant la SANEF à mettre fin à la surfacturation du dimanche soir, qui fait que de pauvres citoyens qui ont dû s'exiler du Nord, du Pas-de-Calais ou de la Picardie vers la région parisienne paient une surtaxe. C'est très facile à faire ; cessez donc de nous donner la réponse de la SANEF dont vous vous faites le porte-parole !

La transition écologique fait l'objet, depuis le début du quinquennat, de multiples initiatives gouvernementales : conférences, tables rondes, colloques. On devrait en conclure qu'elle constitue une priorité de l'action publique et le budget s'y rattachant devrait être, à tout le moins, sanctuarisé. Or, il n'en est rien.

Le budget que vous nous présentez est en régression pour la deuxième année consécutive. Et la réduction des crédits n'est pas anecdotique puisqu'elle atteint 6,5 %.

Vous nous avez expliqué, en commission élargie, qu'il convient d'y ajouter les budgets annexes, le programme des investissements d'avenir et que cela donne une enveloppe, non pas de 7 mais de 17 milliards d'euros. Pourtant, même en procédant ainsi, la baisse est tout de même de 2 %.

J'ajoute que votre ministère paie son tribut aux coupes claires dans l'emploi public avec la perte de 522 emplois équivalents temps plein, s'ajoutant aux 614 supprimés en 2013. Les opérateurs, qui sont sous votre autorité – VNF, Météo France, ADEME –, voient leurs effectifs baisser de 390 équivalents temps plein. La RGPP de l'ère Sarkozy poursuit donc ses ravages, même si on la dénomme désormais, de façon plus positive, « modernisation de l'action publique ».

En outre, la dotation de ces mêmes opérateurs sera réduite de 72 millions d'euros et les agences de l'eau seront assujetties à un prélèvement de 210 millions.

M. Martial Saddier. Un vrai scandale !

M. Patrice Carvalho. Seule l'ADEME échappe au dépeçage, avec une attribution de 1,1 milliard pris sur les 2,3 milliards des crédits d'investissements d'avenir affectés à la transition écologique.

C'est de l'oxygène pour cet opérateur, encore que je voudrais m'assurer que ce type de financement n'enclenche pas un processus, qui consisterait à débudgétiser les crédits ministériels et à y substituer des montages recourant, par exemple, aux investissements d'avenir.

Il y aurait beaucoup à dire sur les mesures relevant de la fiscalité écologique : une TVA à 5,5 % au lieu des 5 % initialement prévus sur la rénovation énergétique des bâtiments, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques, l'extinction progressive de la défiscalisation sur les biocarburants, le durcissement du malus sur les automobiles.

M. Martial Saddier. Des taxes !

M. Patrice Carvalho. Bref, autant de dispositions qui pèseront encore un peu plus sur le pouvoir d'achats des familles.

Je suis contraint d'observer, monsieur le ministre, qu'on n'est pas regardant pour faire les poches des citoyens, qui n'en peuvent déjà plus,...

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Bien vu !

M. Jean-Frédéric Poisson. Les gens ne peuvent plus payer !

M. Patrice Carvalho. ...qu'on refuse d'entendre ces salariés bretons jetés à la rue, qui demandent des mesures contre les licenciements, mais qu'en revanche le lobby routier n'a qu'à lever un peu le ton pour être exaucé.

Nous ne pouvons, en effet, évoquer votre budget sans nous arrêter sur la reculade du Gouvernement sur la taxe poids lourds.

M. Jean-Frédéric Poisson. C'est peu de le dire !

M. Patrice Carvalho. Il importe d'abord d'en mesurer les conséquences budgétaires elles-mêmes. Il va manquer 950 millions de recettes, si nous considérons que la collecte annulée était censée s'élever à 1,2 milliard et que la société Ecomouv' se voyait attribuer royalement 250 millions d'euros. Il était prévu que 750 millions soient affectés à l'Agence de financement des infrastructures de transports, ce qui devait compenser la diminution de ses crédits. Or, l'AFTIF est l'une des structures décisives dans le report modal, c'est-à-dire dans le rééquilibrage des modes de transports.

Cela veut dire, sauf à nous faire la démonstration du contraire, que 2014 sera une année perdue dans cet indispensable processus. Je crois, monsieur le ministre, que nous sommes en train de gâcher une belle occasion, car après la suspension de l'écotaxe, je ne vois pas très bien comment la réintroduire, sauf à la vider de toute sa substance. Tous les modes de transports sont soumis à des péages, sauf les poids lourds. C'est le prix à payer pour l'utilisation des réseaux et de leur entretien.

Quand la SNCF affrète un TGV, elle paie en moyenne à RFF 13 euros par train et par kilomètre parcouru, ce qui, soit dit en passant, relève du racket et contribue à la flambée des prix des billets.

Quand une péniche emprunte la voie d'eau, par exemple, entre Lille et Dunkerque, elle s'acquitte en moyenne de 63 centimes par kilomètre parcouru.

Quand un poids lourd emprunte une route nationale ou départementale, il ne paie à peu près rien, si ce n'est la taxe à l'essieu pour les plus de 12 tonnes et il bénéficie, en outre, d'une détaxation du gazole.

Avec l'écotaxe, votée ici par tous, le péage devait se monter à treize centimes par kilomètre en 2014 et ne concerner que 15 000 km de voies sur les près de 400 000 km de routes nationales et départementales que compte notre pays. Il s'agit donc du péage le moins cher de tous les modes de transports.

Mme la présidente. Veuillez conclure, monsieur le député.

M. Patrice Carvalho. J'ai fini, madame la présidente. Voilà des données utiles à rappeler. Le report modal est une nécessité, sinon, la transition écologique est une illusion. Votre budget et la reculade gouvernementale sont à rebours de ce processus. Nous voterons contre ce budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour le groupe socialiste, républicain et citoyen.

M. Christophe Bouillon. À l'heure où se déroule, à Varsovie, la neuvième édition de la Conférence des parties, les choix budgétaires qui nous sont présentés constituent un véritable pacte de consolidation des priorités environnementales. Des priorités clairement affirmées depuis la première conférence environnementale et qui trouvent ici leur illustration.

Si le ministère prend sa juste part dans l'effort de redressement de nos comptes publics, ce n'est pas au détriment de sa capacité d'action, qui reste la même. Fondé sur des principes directeurs forts, il permettra de mettre la France sur la voie de l'excellence environnementale, au travers du verdissement de la fiscalité tout d'abord.

Cette fiscalité n'est pas une fin en soi, mais un outil. Un outil pour prendre en compte les effets négatifs de certaines activités humaines. Un outil qui, employé de manière pédagogique, est juste et efficace. Nous en avons l'illustration à travers plusieurs exemples. Tout d'abord l'introduction d'une composante carbone aux taxes intérieures de consommation sur les produits énergétiques pour donner un signal prix au carbone.

M. Martial Saddier. Ce n'est pas gagné !

M. Christophe Bouillon. Ce signal prix sera neutre en 2014, sa montée en puissance permettant, ensuite, de modifier, en profondeur, les comportements.

Un autre aspect de l'utilisation de l'outil fiscal est à rechercher dans l'extension de l'assiette de la TGAP à sept nouvelles substances polluantes. À l'heure où l'Agence européenne de l'environnement nous alerte sur la qualité de l'air que nous respirons, la fiscalité contribue, ici aussi, à décourager les comportements peu vertueux.

M. Martial Saddier. C'est important, la qualité de l'air, monsieur le ministre !

M. Christophe Bouillon. Enfin, parce que la modification des comportements se fait avant tout à l'achat de biens de consommation, le malus automobile est lui aussi employé afin de pénaliser les véhicules les plus émetteurs de CO₂.

Le levier fiscal est un moteur puissant pour amorcer la transition écologique, mais il ne saurait l'être seul. C'est pour cette raison que le budget que nous examinons est également centré sur l'accompagnement des entreprises et des ménages vers cette transition : 2,3 milliards d'euros seront consacrés à la transition écologique dans le cadre du nouveau programme d'investissement d'avenir. Un engagement financier majeur, mais responsable, car adossé à des critères d'éco-conditionnalité.

Les entreprises les plus innovantes pourront aussi compter sur 800 millions d'euros de soutien financier, via l'ADEME, pour accompagner leurs projets en matière de transition écologique. Ces projets couvriront six thématiques stratégiques, dont une me tient particulièrement à cœur comme à mes collègues Jean-Jacques Cottel, Dominique Potier et François-Michel Lambert : je veux parler de l'économie circulaire.

C'est en effet en soutenant ces entreprises qui font, dès aujourd'hui, le pari de cette transition écologique, que nous permettrons à notre pays de s'engager durablement sur le chemin d'une véritable croissance.

Ce soutien à l'innovation et à l'adaptation se retrouve également dans les 300 millions d'euros consacrés aux transports de demain. La mobilité est un enjeu crucial dans notre lutte contre le changement climatique. L'avenir du transport passe nécessairement par un renforcement de l'efficacité et de la sobriété des moyens de transport.

Le bras armé financier de l'État, la BPI, jouera pleinement son rôle au travers de l'octroi de prêts verts ou de produits financiers bonifiés. Ces instruments viendront soutenir le nécessaire verdissement de l'investissement industriel, source inépuisable d'emploi. C'est une des volontés de mes collègues Arnaud Leroy et Jean-Paul Chanteguet.

Ce budget marche également sur une deuxième jambe, le soutien aux ménages, acteurs essentiels de la transition écologique.

M. Martial Saddier. Pour l'instant, ils sentent les taxes !

M. Christophe Bouillon. En France aujourd'hui, les bâtiments sont responsables de 25 % des émissions de gaz carbonique et de 40 % de la consommation d'énergie. Il y a là une source d'économie d'énergie considérable.

Au travers de ce budget, ce sont plusieurs outils qui sont déployés pour relever ce défi. Tout d'abord, la TVA à 5 % sur les travaux de rénovation énergétique. Un formidable effet de levier pour amorcer ce vaste chantier.

M. Jean-Frédéric Poisson. Nous en reparlerons !

M. Martial Saddier. Il n'y a pas d'argent ! Ce n'est pas sérieux !

M. Christophe Bouillon. Un chantier qui pourra s'appuyer sur l'amélioration et la simplification du crédit d'impôt développement durable et de l'éco-PTZ. Amélioration d'abord, avec un taux de 25 % pour les rénovations lourdes. Simplification avec un taux unique de 15 %.

Justice avec la conditionnalité de ressources de ces instruments. Redressement économique enfin, à travers ce soutien à une activité créatrice d'emplois non-délocalisables.

Pour conclure, l'examen des budget est un temps fort dans les travaux de cette Assemblée. Ce temps fort coïncide, aujourd'hui, avec un temps long, celui de l'action contre le changement climatique et en faveur de la transition écologique. Au travers de ce budget, c'est l'engagement de notre pays sur le chemin de l'excellence environnementale qui est réaffirmé. Pour ces raisons, le groupe SRC votera ces crédits. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier, dernier orateur inscrit, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire et pour cinq minutes.

M. Martial Saddier. Messieurs les ministres – dont je reconnais qu'ils sont disponibles –, messieurs les présidents des commissions – dont je reconnais qu'ils sont à l'écoute –, mes chers collègues, « Je veux faire de la France la nation de l'excellence environnementale » ; « La transition énergétique est notre premier défi. » : prononcées par François Hollande et Jean-Marc Ayrault, ces paroles auraient pu nous laisser penser que le budget 2014 pour la mission « Écologie, Développement et mobilité durables » serait l'un des budgets majeurs présentés cette année par votre majorité.

Un député du groupe UMP. Tu parles !

M. Martial Saddier. Nous aurions également pu croire, alors que d'importants chantiers ont déjà été annoncés lors de la conférence environnementale des 20 et 21 septembre derniers, qu'il serait en forte hausse. Or, avec mes collègues du groupe UMP, nous n'avons pu que constater une nouvelle fois que l'écologie n'a définitivement plus sa place au sein de ce Gouvernement.

M. Jean-Frédéric Poisson. Exact.

M. Martial Saddier. Après une baisse de 4,5 % du budget global du ministère de l'Écologie entre 2012 et 2013, cette mission subit pour la deuxième année consécutive une nette baisse de 6,5 % de ces crédits. En 2013, ces derniers s'élevaient à 8,38 milliards en autorisation d'engagement ; ils ne sont plus que de 7,63 milliards pour 2014.

Le budget que vous nous proposez, monsieur le ministre, est donc en totale incohérence avec les priorités définies depuis deux ans par le Gouvernement et par le Président de la République.

À chaque conférence environnementale, chaque année, vous multipliez les annonces dans le domaine de la biodiversité, de la transition énergétique, des transports. À chaque budget qui nous est soumis par la suite nous constatons que, malheureusement, les moyens que vous y consacrez sont loin d'être à la hauteur des ambitions annoncées. *(Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.)*

Ce Gouvernement, messieurs les ministres, n'a aucune vision, aucune ambition, aucun but et aucune ligne directrice pour l'écologie. Nous sommes dans le flou le plus complet sur la fiscalité écologique. Nous n'avons pas davantage d'information quant aux éventuels débats sur les nouvelles taxes touchant les carburants.

Qu'en est-il de l'écotaxe poids lourds ? Est-elle ajournée ? Est-elle supprimée ? *Quid* du futur projet de loi sur la transition énergétique dont la présentation est constamment repoussée ? *Quid* du financement de la future Agence natio-

nale de la biodiversité dont les contours demeurent encore et toujours aussi flous? Que dire de la baisse du bonus pour certains véhicules écologiques? Enfin, *quid* du rapt de 220 millions sur les agences de l'eau, lesquelles étaient exemplaires en matière de politique nationale?

Permettez-nous donc, messieurs les ministres, de nous interroger vivement sur les moyens que vous comptez mettre en œuvre pour parvenir à vos objectifs dans le domaine de l'écologie.

L'année 2014 devrait être celle de l'aboutissement de la grande loi-cadre avec la création de l'Agence nationale de la biodiversité. Avec les collègues du groupe UMP, nous ne pouvons que nous interroger sur le périmètre et les moyens de financement dont disposera cette nouvelle agence. Le « bleu » budgétaire ne nous apporte malheureusement aucune réponse. Quel sera le calendrier parlementaire? Aucune idée non plus à ce jour.

Autre source de questionnement: l'absence de crédits alloués à la stratégie nationale contre les perturbateurs endocriniens.

Le programme « Énergies, climat et après-mines » est également amputé de près de 90 millions.

En tant que président du Conseil national de l'air, j'ai été consterné de constater qu'après une importante augmentation des crédits alloués à l'action « Lutte contre le changement climatique » en 2013, cette dernière enregistre une baisse alors que nous sommes en précontentieux européen pour les PM 10 – les particules fines – et que la Commission européenne regarde ce qu'il en est des NOx.

Je souhaite vous poser deux questions très précises, messieurs les ministres.

La loi sur la transition énergétique comprendra-t-elle un volet dédié à la qualité de l'air extérieur? Le président Brottes évoquait tout à l'heure le plan de rénovation du bâtiment, comprendra-t-il un volet dédié à la qualité de l'air intérieur? Peut-être nous répondrez-vous, monsieur le ministre...

L'immobilier de loisir, que ce soit à la mer ou à la montagne, est complètement écarté de ce plan de rénovation de 500 000 logements dont je me demande comment le Gouvernement compte le financer. Et je salue à ce propos Charles-Ange Ginesy, député des Alpes-Maritimes.

Opérateur clé de la transition énergétique, l'ADEME voit son budget maintenu au niveau de celui de 2013. Nous nous étonnons, monsieur le ministre, que les crédits affectés à cette structure n'augmentent pas alors que votre majorité a fait de la transition énergétique un chantier majeur du quinquennat.

Dans la mission « Écologie, développement et mobilité durables », trois nouveaux programmes ont fait cette année leur apparition...

M. Denis Baupin, *rapporteur pour avis*. Ah! Enfin!

M. Martial Saddier. ...dotés au total de 1,94 milliard de crédits. Cette inscription dans le « bleu » budgétaire est totalement contradictoire avec la réponse qu'avait faite M. Ayrault lors d'une question au Gouvernement de Frédérique Massat. Le Premier ministre s'était en effet engagé à ce que la moitié des investissements d'avenir soit consacrée à la transition énergétique, soit environ 6 milliards sur les 12 milliards

du nouveau programme d'investissement d'avenir. Avec 1,94 milliard, nous sommes loin du compte et loin du respect de la parole donnée à notre collègue.

Enfin, et j'en termine, madame la présidente, qu'en est-il du financement de l'AFITF alors que les recettes qui lui sont affectées sont insuffisantes pour assurer le financement du programme d'infrastructures et que l'on ignore ce qu'il en sera de l'écotaxe poids-lourds? Nous ne savons plus où nous en sommes et nous sommes très inquiets quant au financement de ces infrastructures.

Mme la présidente. Je vous remercie.

M. Martial Saddier. Pour toutes les raisons que je viens d'évoquer, le Groupe UMP ne soutiendra pas ce projet de budget et votera contre les crédits de la mission « Écologie, Développement et Aménagement durables ». (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. Nous avons terminé d'entendre les orateurs des groupes et nous en arrivons aux questions dont je vous rappelle que la durée est fixée à deux minutes, de même que celle des réponses. Nous devons faire preuve de vigilance.

La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. J'ai en effet la parole, pour deux questions.

Monsieur le ministre des transports, je relèverai tout d'abord à travers ma première question l'incohérence de la politique gouvernementale dans le domaine des transports.

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial*. S'il n'y avait que dans ce domaine!

M. Stéphane Demilly. Le groupe UDI tient à rappeler son attachement aux grands projets d'infrastructures qui, selon, nous conditionnent la relance de l'économie ainsi que la nécessaire adaptation de notre pays aux grands enjeux environnementaux et d'attractivité des territoires. Or, aujourd'hui, la stratégie du Gouvernement est incompréhensible dans ce domaine.

D'un côté, les travaux de la commission Duron concluent, je cite, que « la priorité des investissements en matière d'infrastructures de transports doit aller vers la modernisation et la mise à niveau du réseau existant plutôt que vers des projets de développement dispendieux », de l'autre, l'État français s'engage dans la construction de la ligne ferroviaire Lyon-Turin qui coûtera un milliard par an à notre pays si nous respectons le calendrier d'ouverture de la ligne en 2030.

Par ailleurs, en visite à Marseille, le Premier ministre annonce plus de trois milliards d'investissements dans les transports de la métropole marseillaise – avec la construction d'une gare souterraine –, auxquels s'ajouteront 1,5 milliard du plan d'investissements d'avenir. Vous avez fait le calcul: au total, cela représente 4,5 milliards. Excusez du peu!

Où est la cohérence dans tout cela? Où est la stratégie du Gouvernement quand il déclare aux habitants et aux entreprises de Picardie, d'Île-de-France et du Nord-Pas-de-Calais qu'il faut totalement remettre à plat le canal Seine-Nord-Europe, un projet européen d'avenir majeur mais soi-disant beaucoup trop cher avec son budget de 4,5 milliards, soit, exactement la même somme que pour Marseille? Les euros

n'ont-ils pas la même valeur dans le nord et dans le sud, surtout lorsqu'une campagne électorale se profile pour les élections municipales.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous indiquer clairement, c'est ma première question, si votre priorité sera la modernisation de l'existant ou si vous envisagez de financer des projets structurants...

Mme la présidente. Je vous remercie, monsieur le député.

M. Stéphane Demilly. ...tel que le canal Seine-Nord-Europe?

Mme la présidente. Je vous remercie.

M. Stéphane Demilly. Je dispose de deux fois deux minutes, madame la présidente!

Mme la présidente. Vous préférez poser les deux questions dans la foulée?

M. Stéphane Demilly. En effet. C'est ce que j'avais annoncé.

Mme la présidente. Je vous en prie.

M. Stéphane Demilly. À travers ma deuxième question, je tiens à relayer auprès de vous, monsieur le ministre des transports, l'immense incompréhension que vous êtes en train de provoquer dans le pays en prenant la décision de porter de 7 % à 10 % la TVA sur les transports publics de voyageurs. Cette mesure constitue à nos yeux une triple erreur : sociale, économique et environnementale.

Erreur sociale, tout d'abord, parce que, vous le savez, monsieur le ministre, la répercussion de la TVA sur le prix du billet sera quasiment automatique car ni les opérateurs, ni les collectivités ne voudront assumer ce coût estimé à près de 300 millions.

M. Jean-Frédéric Poisson. Exact.

M. Stéphane Demilly. Vous allez donc pénaliser des millions d'usagers, souvent modestes voire très modestes, qui verront le prix de leurs billets de train, de métro, de bus, de tramway, augmenter significativement alors même qu'ils utilisent quotidiennement les transports en commun pour se rendre à leur travail ou faire leur course.

M. Martial Saddier. C'est une taxe!

M. Stéphane Demilly. Erreur économique, ensuite, parce que vous allez fragiliser l'équilibre économique des opérateurs de transports collectifs.

Erreur environnementale, enfin, car à l'heure où nous cherchons à encourager les comportements vertueux, vous choisissez de les pénaliser.

Comment une majorité de gauche, alliée aux écologistes, peut-elle prendre une telle décision? Après avoir avalé l'écotaxe et avant d'avaler le projet de Notre-Dame-des-Landes, ils avalent aujourd'hui l'augmentation du prix des transports en commun et une nouvelle baisse du budget de l'écologie!

M. Martial Saddier. Eh oui, c'est antisocial!

M. Stéphane Demilly. Ils ne leur restent plus qu'à avaler leur chapeau! (*Protestations sur les bancs des groupes écologiste et SRC.*)

Le groupe UDI vous demande solennellement, monsieur le ministre, de revenir sur cette mesure d'augmentation de la TVA sur les transports publics de voyageurs. Ce sont des services publics de première nécessité et c'est à vous de les défendre, monsieur le ministre, comme c'est également à certains de nos collègues attachés au service public et aux transports en commun de monter au créneau pour défendre avec un peu plus d'ardeur leurs convictions environnementales! (*Applaudissements sur les bancs des groupes UDI et UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je regrette qu'à cette heure tardive, monsieur le député Demilly, vous vous laissiez aller à appauvrir les conclusions...

M. Martial Saddier. C'est de l'appauvrissement de nos concitoyens qu'il s'agit!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...de la commission Duron – la commission Mobilité 21 – à laquelle ont participé un certain nombre de vos collègues et dont les conclusions étaient d'une grande clarté.

Tout d'abord, il fallait bien hiérarchiser les priorités. Alors que vous nous avez laissé un SNIT lesté de 245 milliards de projets...

M. Jean-Frédéric Poisson. C'est reparti avec les obsessions!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...sans programmation, ni hiérarchisation, ni vision de l'aménagement du territoire. Il fallait bien que la commission se lance dans un travail courageux, efficace et raisonné. Sur la base de ses conclusions, le Gouvernement et le Premier ministre ont annoncé les grandes orientations de la politique de transport que j'ai rapidement rappelées tout à l'heure.

Il s'agit tout d'abord de la modernisation immédiate des réseaux de transport qui se concrétisera par les contractualisations nouées avec l'ensemble des collectivités dans le cadre des contrats de plan État-région. Nous consacrerons ainsi 950 millions à la remise à niveaux des réseaux utilisés quotidiennement par nos concitoyens afin de répondre à leurs préoccupations.

Vous savez combien la dégradation du réseau ferroviaire mais aussi routier et, globalement, de l'ensemble des infrastructures de transport résulte de la politique de grands travaux que vous avez soutenue – je songe aux quatre lignes LGV conçues en même temps, payées à crédits sans réel financement...

M. Stéphane Demilly. Combien d'emplois créés?

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...au détriment des préoccupations quotidiennes des Français. (*Protestations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Martial Saddier. C'est nous qui avons commencé la régénération des réseaux, vous le savez!

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Sur la base des conclusions de la commission Mobilité 21, nous avons quant à nous séquencé et hiérarchisé les priorités puis nous avons engagé une perspective de grands projets à hauteur de 30 milliards d'ici 2030.

Nous voulons répondre à une logique précise. Par exemple, nous voulons régler les problèmes des nœuds ferroviaires car, à défaut, les grands réseaux sont inutiles. Nous entendons aussi répondre à nos engagements internationaux avec l'Italie, l'Espagne, l'Allemagne.

M. Bertrand Pancher. La Belgique.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il s'agit de mettre en œuvre une logique dans le domaine de la grande vitesse et non de se limiter simplement à des projets circonstanciés.

Je pourrais vous parler du grand plan de modernisation du réseau ferroviaire voulu par le Gouvernement et commandé à Réseau Ferré de France grâce à 2,5 milliards d'engagements.

En ce qui concerne le canal Seine-Nord-Europe, je ne rappellerai pas les manquements du précédent gouvernement...

M. Martial Saddier. Et voilà !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...faisant de ce grand programme une priorité sans demander à l'Europe son nécessaire financement puisqu'il ne lui en a demandé, sur votre proposition, que 6 % alors que nous, comme cela a été confirmé lors de la conférence informelle des ministres des transports européens, nous avons acté l'éligibilité des grands chantiers comme le Lyon-Turin ou le canal Seine-Nord-Europe à un financement s'élevant jusqu'à 40%.

Il faut dire que le combat du Président de la République a été victorieux puisqu'il est parvenu à faire augmenter de 65 % l'enveloppe des RTE-T – les grands réseaux –, permettant de donner ainsi un sens à la structuration des infrastructures de transports sur le plan européen. C'est autant de compétitivité et d'emplois gagnés grâce à des grands chantiers, encore faut-il aller chercher des financements, notamment des cofinancements.

Je rencontrerai nos homologues hollandais et belges dans quelques jours afin de parvenir à un bouclage financier supplémentaire.

Où vous vous contentiez d'annonces, nous agissons. Où l'ancien Président de la République annonçait un partenariat public-privé assurant 97 % du financement d'une infrastructure qui ne devait coûter que 4,5 milliards alors qu'elle en coûte 7, de l'aveu même du groupe Bouygues, nous prévoyons quant à nous des financements.

M. Bertrand Pancher. Nous avons investi 200 millions !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Par ailleurs, je dirais deux mots de la TVA en rappelant tout d'abord vos engagements avant les élections puisque vous vouliez en augmenter massivement le taux.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Pas le taux de 7 %.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je rappelle également que la TVA devait et doit financer le CICE.

Mme la présidente. Je vous remercie de bien vouloir conclure, monsieur le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Les gains qui seront procurés aux opérateurs – c'est par exemple le cas de la SNCF, reprenez les déclarations du président Pépy – permettront en l'occurrence d'éviter toute augmentation au-delà de celle qui est annuellement normale, laquelle s'élève à 3%.

Mme la présidente. Je vous remercie.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Il appartiendra aux autorités organisatrices de transport de faire en sorte que le bénéfice du CICE profite également à l'ensemble des usagers du transport urbain.

Les priorités sont là, le pragmatisme est là, de même que la réalité et la sincérité de l'engagement...

Mme la présidente. Je vous remercie...

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. ...gouvernemental.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Un euro dépensé pour améliorer le quotidien de plus de deux millions d'habitants dans la zone d'Aix-Marseille me semble peut-être plus important qu'un euro dépensé pour un canal dont on ignore encore s'il répond à des enjeux.

M. Martial Saddier. Il est scandaleux d'opposer les gens les uns aux autres !

M. François-Michel Lambert. Oui, je le dis et je l'affirme ! On sait quelle est la situation, on sait dans quel état vous avez mis les transports dans la région de Marseille ! (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Martial Saddier. C'est scandaleux !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Ce n'est pas convenable !

M. François-Michel Lambert. Si, par principe, l'actualité ne doit pas venir troubler la préparation d'un budget, il était quand même nécessaire de rappeler ces faits.

Mais parlons un peu aussi de la suspension de l'écotaxe, ou taxe poids lourds. Votée à l'unanimité sous la précédente législature, elle a fait ses preuves dans tous les pays où elle a été appliquée. Rappelons-le : cette taxe permet de faire payer aux transporteurs routiers français et étrangers le coût réel de leur utilisation des routes, qui s'abîment vingt à cent fois plus vite que lorsqu'elles sont empruntées par des voitures. Elle permet d'instaurer un cercle vertueux, en incitant au report modal, de favoriser des transports optimisés d'un point de vue logistique, de diminuer les distances de circulation des marchandises et de favoriser des circuits plus courts.

Cette taxe est bonne pour l'emploi, car les circuits courts sont la source de nombreux emplois territoriaux, non délocalisables par nature. Elle permet de créer du lien social...

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Une taxe qui crée du lien social ?

M. François-Michel Lambert. ...et économique dans des territoires qui se déstructurent progressivement.

M. Philippe Le Ray. L'économie ne se limite pas à des taxes !

M. François-Michel Lambert. Mais surtout – et j'en arrive au cœur de ma question – cette taxe doit abonder l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, et financer des moyens de transport moins polluants. D'après les prévisions de votre ministère, il semblerait que le manque à gagner soit de 66 millions d'euros par mois, soit, en un trimestre, l'équivalent du doublement de la voie Aix-

Marseille – car nous en sommes bien là : la voie Aix-Marseille est actuellement une voie unique ! Si elle devait durer, la suspension de la taxe poids lourds entérinerait la poursuite de la dégradation des réseaux d'infrastructure...

M. Bertrand Pancher. Bravo !

Mme la présidente. Merci, monsieur le député.

M. Martial Saddier. Les Verts débordent !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Monsieur Lambert, vous avez raison de rappeler la philosophie qui a conduit à un vote unanime au sein de cette assemblée, et plus largement au Parlement : c'est le fondement même d'une évolution, voire d'une révolution, dans le mode de financement des infrastructures. Le principe premier est celui de l'utilisateur-payeur : il s'agit de ne pas laisser à la charge des seuls contribuables la modernisation des infrastructures et des équipements, mais de mettre à contribution les utilisateurs. Je pense notamment aux 200 000 camions étrangers qui utilisent nos infrastructures pour le transit, sans laisser un seul centime pour la modernisation de ces infrastructures. Il faut favoriser les grands chantiers qui permettent le report modal, privilégier les circuits courts et faire en sorte que cette taxe bénéficie à la modernisation au plus près des territoires.

M. Philippe Le Ray. Les circuits courts, c'est ridicule !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Je pense notamment aux départements qui se sont eux-mêmes engagés ; je pense aussi à l'État et à l'AFITF, dont une part des financements est issue de cette taxe. Comme je l'ai dit, s'il y a une diminution des dotations budgétaires pour le financement des infrastructures, c'est précisément parce que nous trouvons des subventions et des sources de financement alternatives, sur le fondement du principe de l'utilisateur-payeur. L'écotaxe est donc, en quelque sorte, un impôt en moins, une diminution de la charge budgétaire.

M. Martial Saddier. Celle-là, il fallait oser la faire !

Mme Isabelle Le Callennec. Et une charge en plus pour les entreprises !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Le Premier ministre a décidé la suspension de cette taxe, mais son principe n'est pas remis en cause.

Mme la présidente. Merci de conclure, monsieur le ministre.

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Les conditions du dialogue doivent être mises en place, pour décider de l'aménagement et de la mise en œuvre effective de cette taxe. Puisque le président de l'Assemblée nationale a décidé la création d'une commission, nous devons faire en sorte que les conditions du dialogue et de l'aménagement fassent l'objet d'un consensus très large, pour tracer des perspectives, pour assurer la modernisation des infrastructures et la légitimité de leur financement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Ma question porte sur la place accordée au véhicule électrique dans le PLF pour 2014, et j'y associe mon collègue François-Michel Lambert. Je voudrais d'abord replacer le véhicule électrique dans une perspective plus large, celle de la troisième révolution indus-

trielle, telle que l'a notamment théorisée l'économiste Jeremy Rifkin. Les grandes révolutions économiques de l'histoire se produisent à chaque fois que de nouvelles technologies apparaissent et se conjuguent simultanément avec de nouvelles sources d'énergie. Nous sommes à l'aube de cette troisième révolution industrielle, qui repose sur cinq piliers, parmi lesquels le développement massif des énergies renouvelables et l'évolution du transport vers des véhicules électriques rechargeables.

En engageant dès à présent notre pays dans une politique volontariste en faveur du véhicule électrique couplée au développement des énergies renouvelables, outre le fait de développer une filière industrielle d'avenir, nous apporterons concrètement des réponses aux enjeux environnementaux, climatiques et économiques actuels. Il est néanmoins nécessaire que le véhicule électrique soit pleinement écologique et intègre dans le processus industriel la raréfaction des ressources minières – je pense notamment aux terres rares et à la pollution qu'entraîne leur extraction.

Pourtant, force est de constater que le PLF pour 2014 n'est pas à la hauteur de l'enjeu : aucune ligne directrice pour développer le véhicule électrique n'est tracée. Ce développement repose sur plusieurs éléments : la création d'un marché stable et visible – or l'éco-bonus pour l'achat d'un véhicule électrique est modifié chaque année, avec un rabot de 700 euros cette année –, le développement d'un marché de l'occasion, l'encouragement des entreprises et des administrations à changer leur flotte de véhicules, et le développement des bornes de rechargement. Sur tous ces points, le projet de budget n'apporte rien et est même en recul.

Ma question est donc simple, monsieur le ministre : si le développement du véhicule électrique est l'une de nos priorités nationales, pourquoi le budget de l'État ne traduit-il pas, ou à peine, cette volonté ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste.*)

M. Jean-Marie Sermier. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'écologie.

M. Philippe Martin, ministre. Madame la députée, nous agissons concrètement en faveur des véhicules électriques. Le deuxième volet des investissements d'avenir financera la recherche et le développement ; plusieurs des trente-quatre plans de reconquête industrielle annoncés le 12 septembre par le Président de la République et Arnaud Montebourg concernent le véhicule électrique et les bornes de recharge ; une circulaire relative aux achats de véhicules par l'État prévoit désormais que la priorité soit donnée aux véhicules électriques ; nous conservons un bonus de 6 300 euros pour ces derniers, et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie a consacré un nouvel appel à manifestation d'intérêt sur les bornes de recharge le 10 janvier.

Je peux vous dire que toutes ces mesures sont efficaces, puisqu'on relevait, à la fin du mois d'octobre, une augmentation, par rapport à 2012, de 44 % du nombre des véhicules électriques particuliers et de 50 % du nombre des véhicules utilitaires légers. Le véhicule électrique sera donc bien une priorité de l'action du Gouvernement.

Mme la présidente. Nous en venons aux questions du groupe socialiste, républicain et citoyen.

La parole est à M. Jean-Jacques Cottel.

M. Jean-Jacques Cottel. Monsieur le ministre de l'écologie, j'ai trois questions courtes à vous poser, concernant la politique des déchets.

Premièrement, sur la forme, ne pourrait-on pas espérer une meilleure lisibilité budgétaire de la thématique des déchets ? Celle-ci mériterait à mon sens un programme à part, clairement distinct du programme de prévention des risques avec, pour objectif, la réduction de ces déchets et l'incitation à l'écoconception.

Deuxièmement, pour une meilleure application du principe pollueur-payeur, ne pourrait-on pas mettre en place un contrôle permettant l'identification des metteurs sur le marché venant de l'étranger ? En effet, ces derniers ne sont pas soumis à l'éco-contribution, ce qui occasionne un manque à gagner pour les éco-organismes, en plus de représenter une charge supplémentaire pour les collectivités.

Troisièmement, je souhaiterais recueillir votre point de vue sur l'indispensable travail à mener quant à la fiscalité des déchets. À mon sens, il serait nécessaire de revoir cette fiscalité dans son ensemble, et notamment le taux de TVA à 5,5 % sur la collecte et le tri, car il s'agit de services de salubrité publique. Parallèlement à cela, il faudrait également dissuader de recourir à l'enfouissement ou à l'incinération.

Enfin, il ne faut pas oublier le volet local, où l'on constate une hausse importante de la taxe d'enlèvement des ordures ménagères pour nos ménages et de plus en plus d'inégalités d'une collectivité à l'autre, ce qui n'est pas toujours un encouragement aux pratiques vertueuses.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'écologie.

M. Philippe Martin, ministre. Le Gouvernement s'est emparé de la question de l'économie circulaire et y a consacré, vous le savez, une table ronde, lors de la deuxième conférence environnementale. Une conférence de mise en œuvre se déroulera même à Marseille le 16 décembre prochain, comme nous en avons pris l'engagement lors de la deuxième conférence environnementale.

Faut-il un programme budgétaire spécifique ? Je suis prêt à examiner la question, mais j'attire votre attention sur le fait que les moyens de la politique des déchets ne sont pas tous d'ordre budgétaire. Nous ne réglerons pas totalement le problème avec une nouvelle maquette budgétaire.

Sur le contrôle des filières de responsabilité élargie de producteurs, je veux dire que la question globale de leur gouvernance sera traitée dans les mois qui viennent. Sur la fiscalité des déchets, le travail a d'ores et déjà commencé : j'étais ce matin avec le comité pour la fiscalité écologique, qui a consacré une séance aujourd'hui même à ce sujet et adopté un premier avis, qui va guider nos travaux. Je peux vous dire, en tout cas, que je partage votre analyse, selon laquelle il faut une approche globale de la fiscalité des déchets.

Mme la présidente. Nous passons aux questions du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. La parole est à M. Didier Quentin.

M. Didier Quentin. Monsieur le ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, je souhaite vous interpeller sur la question très préoccupante de la conchyliculture française, notamment des ostréiculteurs de la Charente-Maritime, comme l'a déjà fait tout à l'heure notre collègue Olivier Falorni. Après les naissains et les juvéniles, ce sont les huîtres adultes commercialisables qui sont touchées, avec

des pertes estimées entre 20 et 90 % et une moyenne de plus de 50 %. Celles-ci ont pour conséquence une baisse du chiffre d'affaires de l'ordre de 30 à 60 %, selon les exploitations. Quelque dix mille tonnes d'huîtres arrivées à maturité sont déjà mortes, alors qu'elles auraient dû être commercialisées pour les fêtes de fin d'année. Les chercheurs de l'Ifremer n'ont, à ce jour, pas de réelle réponse quant aux causes de mortalité. Ainsi, la filière doit faire face à de nombreux défis, structurels et conjoncturels, ainsi que sanitaires et environnementaux. Elle doit donc, plus que jamais, être accompagnée pour sortir de cette crise.

Devant un tel phénomène, il serait opportun d'autoriser l'importation de géniteurs d'autres pays étrangers pour les tester, en vue du réensemencement des gisements naturels. De plus, les ostréiculteurs attendent des réponses concrètes en matière d'exonération des redevances domaniales et des cotisations patronales et salariales, ainsi que de la mise en place de prêts à taux bonifiés et d'une franchise capital et intérêts d'une durée de trois ans, avec notamment une prise en charge par le fonds d'allègement des charges. Ils souhaitent enfin la mise en œuvre de mesures aqua-environnementales territorialisées, visant à accompagner leurs efforts pour assurer l'entretien des concessions du domaine public maritime et du marais salé, où se pratiquent l'affinage et l'élevage en claire.

Monsieur le ministre, quel est donc le plan d'urgence que vous entendez mettre en œuvre dans les plus brefs délais pour sauvegarder cette filière essentielle pour l'attractivité de nos littoraux, notamment celui de la Charente-Maritime ?

M. Philippe Le Ray. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuveillier, ministre délégué. Cher Didier Quentin, je répondrai, par la même occasion, à l'interpellation qu'a faite tout à l'heure Olivier Falorni sur la crise de la conchyliculture, et particulièrement de l'ostréiculture, qui représente la première production européenne, avec 90 % de la production. Il est vrai que la filière connaît une crise d'une grande gravité depuis 2008 : la mortalité massive des jeunes huîtres, les naissains, à cause d'une infection virale, associée à plusieurs bactéries, a plongé l'ensemble de la profession dans des difficultés majeures. Nous sommes par ailleurs confrontés, depuis quelques mois, à l'apparition d'un nouveau problème, puisque différentes infections touchent désormais les huîtres adultes, avec des disparités selon les façades maritimes, et parfois même au sein des mêmes bassins.

L'État s'est engagé massivement, vous le savez, pour soutenir les ostréiculteurs dans cette crise, par un soutien financier très significatif de 120 millions d'euros au total. Je vous rappelle, puisque les professionnels nourrissent des inquiétudes à ce sujet, que la Commission européenne vient de valider ce dispositif de soutien de l'État. Trois volets ont été retenus : l'exonération des redevances domaniales, à laquelle vous avez fait référence, pour à peu près 2 millions d'euros, un financement, à hauteur de 2,5 millions d'euros, au titre du fonds d'allègement des charges, et un dispositif d'indemnisation exceptionnel pour 7 millions d'euros. Par ailleurs, des crédits sont débloqués, malgré le contexte actuel de restrictions budgétaires.

C'est la cinquième année que ces difficultés existent et la pérennisation de l'aide peut poser problème. En outre, nous nous heurtons à l'absence d'explication scientifique. Nous mobilisons l'ensemble des scientifiques, notamment autour

du financement du projet Score, que vous connaissez. Je retiens les propositions que vous avez faites, notamment celle d'une importation de géniteurs. Nous mobilisons l'ensemble des chercheurs pour apporter une solution à la profession.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles-Ange Ginesy.

M. Charles-Ange Ginesy. Messieurs les ministres, je souhaite vous interroger sur deux points. Le premier concerne l'Agence nationale de la biodiversité. Cette future agence, prévue depuis maintenant plus d'un an, tarde à se concrétiser. Nous n'avons pas, pour le moment, de précisions sur ses contours, son périmètre et son budget.

Le rapport de préfiguration fait état de trois scénarii : celui d'une agence uniquement chargée du pilotage stratégique ; celui d'une agence aux missions élargies, regroupant mille agents et fonctionnant avec un budget de 150 millions d'euros ; ou bien une agence dotée de deux cents agents et de 30 millions d'euros. Ce sont des sommes considérables.

En outre, les préfigurateurs rappellent que la dépense publique totale couvrant l'ensemble des périmètres de cette agence, qu'elle vienne de l'État ou des collectivités locales, atteindrait une fourchette située entre 1,1 milliard et 1,5 milliard d'euros. Là aussi, les montants sont formidables.

Dans ce même rapport de préfiguration, les nouveaux impôts pour financer cette agence sont légion : taxe additionnelle à la taxe sur le foncier bâti, redevance sur les infrastructures linéaires de transport, taxe additionnelle à la taxe de séjour, taxe sur les activités de loisir exercées dans la nature, majoration de la redevance liée à l'utilisation du domaine public maritime, et j'en passe.

Mme la présidente. Merci de conclure, monsieur le député.

M. Charles-Ange Ginesy. Monsieur le ministre, à l'instar de ce qui se passe dans les parcs nationaux, qui ont un rôle stratégique dans une politique décentralisée et adaptée à chaque territoire, dans une situation budgétaire difficile, il ne me paraît pas opportun de maintenir le cap de la création d'une agence nationale qui ferait doublon avec tous les organismes qu'elle serait censée faire disparaître, et qui au final ne disparaîtraient jamais.

Mon deuxième point...

Mme la présidente. Il faut vous arrêter là, mon cher collègue : vous avez épuisé votre temps de parole.

La parole est à M. le ministre.

M. Philippe Martin, ministre. Monsieur le député, s'agissant de la loi de biodiversité, je confirme que l'agence sera mise en place au début de l'année 2015, comme cela est prévu. Il reviendra aux préfigurateurs, que nous allons nommer, de définir le contour de cette agence qui sera ensuite soumis à un avis du Conseil national de la transition écologique qui aura été mis en place à cet effet.

Je profite de cette occasion pour affirmer que la loi de biodiversité est importante, de même que l'agence de biodiversité. J'écoutais tout à l'heure MM. Saddier et Pancher, et je me demandais pourquoi ils mettaient tant de hargne à combattre la politique que nous mettions en œuvre.

J'ai trouvé la réponse à cette question : MM. Pancher et Saddier essaient de faire oublier qu'ils ont soutenu pendant des années un gouvernement qui a commencé sa politique de l'environnement dans les fastes du Grenelle, et qui l'a terminée en expliquant dans les années d'un salon de l'agriculture que « l'environnement, ça commence à bien faire ».

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Eh oui !

M. Philippe Martin, ministre. Ce gouvernement a aussi supprimé, au cours des cinq dernières années, 6 350 emplois au ministère de l'écologie. Dans ses rangs, il comptait un ministre – dont je regrette qu'il soit absent ce soir – qui a signé des permis d'extraction de gaz de schiste par fracturation hydraulique « à l'insu de son plein gré », et qui ne se souvient plus de la mise en œuvre de l'écotaxe, qui lui est complètement sortie de l'esprit.

Ils ont soutenu un gouvernement qui a tellement fait pour les énergies renouvelables et le photovoltaïque que celui-ci a été victime d'une bulle spéculative, provoquant la disparition de plus de 10 000 emplois. Enfin, ce gouvernement s'est fracassé sur la taxe carbone.

Nous, nous allons verdir la fiscalité avec la contribution climat énergie. Nous menons une politique de l'environnement dans la durée, au lieu des gadgets que vous avez mis en place pendant cinq ans. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. Nous en avons terminé avec les questions.

Mission « Écologie, développement et mobilité durables » (état B)

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

Sur ces crédits, je suis saisie d'un amendement n° 846.

La parole est à M. le ministre pour le soutenir.

M. Philippe Martin, ministre. Cet amendement porte sur le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, le CEREMA. Il sera créé le 1^{er} janvier 2014, et se verra transférer la plupart des agents affectés dans les centres d'études techniques de l'équipement, au service d'étude sur les transports, les routes et leurs aménagements, au centre d'études techniques, maritimes et fluviales ainsi qu'au centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

À ce titre, le présent projet de loi de finances a prévu le transfert de 3 000 emplois et de 183 millions d'euros de crédits sur la base d'une première estimation des personnels ayant vocation à être transférés à l'établissement au 1^{er} janvier 2014.

Le présent amendement ajuste ces montants en fonction des derniers éléments connus sur l'affectation des agents. Au total, seront transférés à l'établissement 3 155 équivalents temps plein et 191,17 millions d'euros de masse salariale, abondant la subvention pour charge de service public de l'établissement.

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

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Sur cet amendement, l'avis est favorable. Il s'agit d'un amendement qui tire les conséquences de la création du CEREMA.

Mais après les grandes envolées des ministres, pourrait-on juste bénéficier de quelques précisions ponctuelles sur les grands progrès dont parlait le ministre des transports en termes de régénération des voies ferrées ? J'ai cru comprendre que demain, il faudra bien accepter une diminution des crédits de RFF de 150 millions d'euros. Dès lors, les grandes ambitions de régénération qui nous ont été décrites vont subir un coup d'arrêt assez significatif.

Quant aux emplois du ministère de l'environnement, je ne dis pas que les diminutions d'emplois du ministère soient une mauvaise chose en soi, mais je constate simplement que cette année, neuf fonctionnaires sur dix partant en retraite ne seront pas remplacés. Cela devrait inciter à un peu de modestie ceux qui comparent la période actuelle à la précédente.

M. Jean-Yves Cautlet. Voulez-vous que nous parlions des emplois au ministère de l'éducation nationale ?

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

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre, cet amendement, que nous découvrons en séance publique, démontre encore plus clairement que je ne l'ai fait la difficulté que l'on éprouve à étudier, dans ce programme 217, à la fois les actions techniques des différentes opérations et le support de ces actions. Vous avez bien montré qu'il était impératif, dans la loi de finances pour 2015, de pouvoir dissocier les actions, d'un côté, et les actions miroirs, que l'on retrouve clairement dans le cadre de cet amendement.

(L'amendement n° 846, accepté par la commission, est adopté.)

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

Mme la présidente. J'appelle maintenant l'article 63 du projet de loi, rattaché à cette mission.

Article 63

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

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Je suis défavorable à l'adoption de l'article 63. Nous sommes dans le cadre d'une extension du périmètre d'action du fonds Barnier sans prévoir les financements correspondants. Il s'agit d'une baisse fictive de la dépense publique, comme il en existe, hélas ! de nombreux exemples dans ce projet de loi de finances, qui fait porter l'effort sur le fonds.

Il convient de dénoncer ce procédé, parce qu'il n'est pas cohérent avec une présentation sincère des comptes de l'État, et parce qu'il met en cause le champ même des actions que le fonds Barnier peut couvrir.

(L'article 63 est adopté.)

Mme la présidente. Nous en venons aux amendements portant articles additionnels après l'article 63.

Après l'article 63

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Krabal, pour soutenir l'amendement n° 467.

M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis. Cet amendement tend à remplacer, à la seconde phrase du 2 de l'article 266 *decies* du code des douanes, les mots : « 171 000 euros ou à concurrence de 25 % » par les mots : « 200 000 euros ou à concurrence de 30 % ». La perte de recettes pour l'État et pour l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie causée par l'adoption de cet amendement serait compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Nous savons tous que la qualité de l'air extérieur a un lien direct avec la santé des habitants, et il nous en coûte chaque année entre 20 et 30 milliards d'euros. Ces dépenses dues à la mauvaise qualité de l'air sont sans cesse en augmentation. Ce constat confirme la nécessité de renforcer les politiques efficaces de lutte contre la pollution de l'air et les dispositifs qui les accompagnent, dont le réseau des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, les AASQA, fédérées par ATMO France, fait partie.

Afin de nous donner les moyens d'une telle politique d'amélioration de la surveillance de la qualité de l'air, à la hauteur des enjeux actuels et à venir, il est important que le financement des AASQA soit conforté, notamment en favorisant par voie législative la possibilité d'accroître le versement par les industriels des dons libérateurs de TGAP.

C'est l'objet de cet amendement, qui vise à relever le plafond de déduction de ce don de 171 000 euros à 200 000 euros et le pourcentage de déduction de 25 % à 30 % des taxes dues.

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

M. Philippe Martin, ministre. Je comprends l'amendement de Jacques Krabal et les explications qu'il a données. Je me suis engagé, lors de la commission élargie du 7 novembre dernier, à examiner cette question dans le cadre qui me semble le bon, c'est-à-dire celui du projet de loi sur la transition énergétique. Je lui propose donc de retirer cet amendement afin qu'il soit réexaminé dans ce cadre.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis.

M. Jacques Krabal, rapporteur pour avis. Cet amendement est collectif ; il provient du groupe RRDP. Je le maintiens donc.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Philippe Martin, ministre. À défaut de retrait, je donne un avis défavorable.

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

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Cet amendement tend à soutenir l'action des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air. À cette fin, il propose d'accroître le versement par les industriels des dons libérateurs de taxe générale sur les activités polluantes en relevant le plafond et le pourcentage de déduction.

L'objectif est louable : l'Organisation mondiale de la santé a récemment rappelé dans son rapport du 24 octobre 2013 l'importance pour la santé d'une politique efficace de lutte contre la pollution de l'air. Néanmoins, le projet de loi de finances pour 2014 traduit déjà cette priorité en maintenant à l'identique, au sein d'un programme dont les dotations globales sont en baisse de 6,2 %, les crédits alloués à l'action « Lutte contre le changement climatique » au sein du programme 174. Cette action consacre ainsi pas moins de 19,3 millions d'euros au soutien des associations. Il n'est donc pas nécessaire de renforcer le financement via les dons libératoires plafonnés de la taxe générale sur les activités polluantes. Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre, vous vous êtes emporté à l'instant, et vous m'avez presque agressé ainsi que mon collègue Pancher. Cela vous a au moins permis de ne pas répondre à nos questions ! Je profite donc de cet amendement sur la qualité de l'air et les AASQA, dont je salue le travail au quotidien sur la couverture du territoire national, pour vous poser deux questions précises, que je vous avais posées très calmement, et même plutôt gentiment.

Le plan bâtiment, qui doit concerner 500 000 logements, comprendra-t-il un volet sur la qualité de l'air intérieur ? Et la grande loi de transition énergétique qui nous est annoncée pour 2014, et que nous examinerons peut-être en 2015, voire en 2016, comprendra-t-elle, à l'instar de ce que nous avons su faire dans le passé à propos de la qualité de l'eau, un volet sur la qualité de l'air extérieur ?

Ces deux questions me semblent précises et légitimes. Si le ministre y répondait, ce serait sympa !

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Philippe Martin, ministre. Sur le premier point : non ; sur le second : oui. La loi de transition comprendra effectivement un volet sur l'air.

(L'amendement n° 467 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Falorni, pour soutenir l'amendement n° 295.

M. Olivier Falorni. L' élu du littoral que je suis va défendre un amendement montagnard !

M. Martial Saddier. Très bien !

M. Olivier Falorni. Celui-ci est particulièrement cher au cœur de notre collègue Joël Giraud et vise à instaurer une exonération de la redevance pour prélèvement en faveur des canaux traditionnels de montagne.

En montagne, les canaux qui utilisent la pente et la gravité pour irriguer les parcelles agricoles constituent non seulement un marqueur de paysage à haute valeur patrimoniale et pédagogique, mais aussi une solution qui reste adaptée aux enjeux du partage de l'eau et du maintien d'une agriculture locale de qualité. Ces ouvrages d'art, parfois longs de plusieurs kilomètres, et qui se sont développés depuis le moyen âge, contribuent à la lutte contre l'érosion.

Ils sont gérés collectivement, et leur mode de gouvernance collective est exemplaire à l'heure où l'on tente de faire dialoguer les différents usagers autour de cette ressource essentielle.

Dans tous les massifs, les canaux sont en train de s'assécher. Ces savoirs écologiques paysans, les canaux d'irrigation, ne seront bientôt plus qu'un doux souvenir. Pourtant ces canaux, qui ont survécu aux mutations les plus profondes telles que l'arrivée du tracteur et le remembrement, constituent l'un des outils d'une agriculture de montagne durable.

Alors que nos partenaires italiens, autrichiens, allemands et suisses ont bien compris la nécessité d'entretenir, de valoriser et d'utiliser ces systèmes d'irrigation séculaires, la France a fait des choix difficilement compréhensibles pour les élus locaux et pour les agriculteurs qui, malgré les difficultés, s'accrochent à leurs montagnes.

Depuis la loi sur l'eau du 30 décembre 2006, qui généralise la redevance pour prélèvement de la ressource en eau, les systèmes d'irrigation qui prélèvent autant qu'ils en restituent aux milieux naturels l'eau qui descend des sommets sont aujourd'hui pénalisés, voire condamnés. Voilà pourquoi cet amendement vise à instaurer une exonération de redevance pour les canaux traditionnels de montagne.

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

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. Cet amendement a déjà été examiné l'an dernier. Il est vrai que notre collègue Joël Giraud, élu de Briançon, connaît parfaitement les problèmes de la montagne. Pourtant, cet amendement ressemble quelque peu à ceux que feu le Président Edgar Faure avait jadis coutume de défendre pour obtenir des exonérations. Il disait d'ailleurs ceci : « Il faut demander beaucoup à l'impôt et peu au contribuable ».

M. Jean-Frédéric Poisson. Il serait bon de s'en souvenir !

M. Martial Saddier. Oui, c'est d'actualité !

M. Marc Le Fur. Le Président Faure était un homme d'une grande sagesse...

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. Tout en reconnaissant l'intérêt de ces canaux, nous ne pouvons pas accepter cet amendement, au nom du principe d'égalité devant l'impôt.

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

M. Philippe Martin, ministre. Je reconnais l'intérêt qu'éprouve pour l'eau de montagne M. Falorni qui, comme moi, est directement concerné... *(Sourires.)*

M. Martial Saddier. Le ministre aime-t-il la montagne ?

M. Philippe Martin, ministre. S'agissant de l'irrigation de montagne, le système de redevance des agences de l'eau prévoit que chaque prélèvement d'eau dans le milieu fasse l'objet d'une compensation financière.

M. Jean-Frédéric Poisson. Voilà qui est juste !

M. Philippe Martin, ministre. Il s'agit par ce moyen d'encourager les pratiques économes en eau afin de préserver les milieux aquatiques. Les prélèvements liés à l'irrigation de montagne doivent bien entendu respecter ce principe mais, dans le même temps, la charge fiscale doit demeurer raisonnable. Les redevances ainsi prélevées par les agences de l'eau permettent ensuite de soutenir financièrement les agriculteurs, et en particulier les irrigants de montagne, pour l'optimisation des rendements de leurs réseaux d'irrigation mais aussi pour la recherche de pratiques plus économes en eau. C'est le principe dit de « l'eau paie l'eau », qui est l'un des principes fondateurs de notre politique de l'eau.

À l'occasion de l'examen de la loi de finances pour 2013, le Gouvernement s'était engagé auprès des parlementaires membres de l'ANEM – M. Saddier en tête mais aussi Mme Massat et M. Brottes – à mieux prendre en compte les services rendus par les canaux d'irrigation traditionnels en montagne. Comme je l'ai dit lors du dernier congrès de l'ANEM à Cauterets, je ne saurais être favorable à une exonération totale de redevance pour les canaux d'irrigation en montagne dès lors qu'il existe un prélèvement par usage de l'eau, mais j'accepte l'idée que le Gouvernement se doit d'aider les irrigants à améliorer le rendement de leurs réseaux en diminuant les fuites et en faisant en sorte qu'ils ne paient que le prélèvement utile pour l'irrigation. Dans ces conditions, monsieur le député, je vous propose de retirer votre amendement, faute de quoi j'en demanderais le rejet.

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Falorni.

M. Olivier Falorni. Je vous ai bien entendu, monsieur le ministre. Sur cet amendement, vous avez compris que je me faisais le porte-parole de M. Giraud, lequel ne m'a pas demandé de retirer son amendement dans le cas regrettable où vous ne lui donneriez pas gain de cause. Je maintiens donc l'amendement.

M. Jean-Frédéric Poisson. Très bien !

M. Martial Saddier. Le président Brottes va le voter, de même que Mme Massat !

Mme Frédérique Massat. Nous ne l'avons pas déposé !
(*L'amendement n° 295 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n°s 33 et 629.

La parole est à M. Jean-Jacques Cottel, pour soutenir l'amendement n° 33.

M. Jean-Jacques Cottel. Cet amendement concerne la couverture des coûts de collecte, de tri et de traitement des déchets. En effet, il est important de préciser, dès l'établissement du cahier des charges des éco-organismes mis en place pour gérer une filière de responsabilité élargie du producteur, un objectif quantifié et opposable de prise en charge des coûts qui, hélas, sont aujourd'hui majoritairement assumés par les collectivités chargées de la gestion des déchets. Le principe de la responsabilité élargie des producteurs est fondé sur deux postulats : l'internalisation des coûts environnementaux dans le prix du produit afin d'inciter les producteurs à l'éco-conception et la prise en charge des coûts des collectivités territoriales. En l'état actuel des choses, le transfert de responsabilité du contribuable vers le consommateur n'est pas efficient. C'est pourquoi je défends cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 629.

M. Bertrand Pancher. Il n'est pas étonnant que cet amendement soit défendu par des parlementaires issus de divers bancs de l'hémicycle puisqu'il est inspiré par l'association Amorçe et soutenu par la quasi-totalité des maires. Il vise à confier aux metteurs sur le marché la prise en charge minimale – à hauteur de 50 % au terme du premier agrément et de 80 % à terme – des coûts moyens de gestion et de gisement des déchets concernés au moyen d'un dispositif de responsabilité élargie des producteurs.

Le principe de responsabilité élargie des producteurs est fondé sur deux postulats : l'internalisation des coûts environnementaux dans le prix du produit afin d'inciter les producteurs à l'éco-conception et la prise en charge des coûts des collectivités territoriales. Or, ce transfert de responsabilité du contribuable vers le consommateur n'est pas efficient aujourd'hui. Seule la filière des emballages possède actuellement un objectif de prise en charge à 80 % des coûts. Face à la multiplication de ces filières, des éléments contraignants doivent être introduits pour permettre une véritable efficacité de ces dispositifs.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Avis défavorable. Je comprends que certains groupes d'intérêt, d'ailleurs tout à fait légitimes, s'expriment en faveur d'une telle évolution. Cela étant, elle entraînerait concrètement un alourdissement de la charge pour les opérateurs économiques concernés : ce n'est vraiment pas de saison.

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

M. Philippe Martin, ministre. Tels qu'ils sont rédigés, ces deux amendements s'appliqueraient à toutes les filières sans les différencier, ce qui risquerait de poser des problèmes d'application. Dans ces conditions, j'en propose le retrait afin que nous puissions de nouveau examiner cette proposition dans le cadre des travaux qui vont s'ouvrir sur l'économie circulaire et la gouvernance des REP, notamment lors de la conférence de mise en œuvre qui se tiendra avant la fin de l'année ; à défaut, j'émettrais un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Cottel.

M. Jean-Frédéric Poisson. Ça sent le retrait...

M. Jean-Jacques Cottel. Dans la mesure où M. le ministre vient de nous donner l'assurance que cette question sera étudiée dans le cadre de l'examen du projet de loi sur l'économie circulaire, je retire cet amendement.

Mme la présidente. Faites-vous de même, monsieur Pancher ?

M. Bertrand Pancher. Oui.

(*Les amendements identiques n°s 33 et 629 sont retirés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 32, 628 et 587 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 32 et 628 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Jacques Cottel, pour soutenir l'amendement n° 32.

M. Jean-Jacques Cottel. Cet amendement porte également sur l'éco-contribution concernant les déchets. En effet, près des deux tiers des produits destinés à devenir des déchets ménagers ne font l'objet d'aucun mécanisme d'éco-contribution car ils ne disposent d'aucune filière de recyclage. Seuls les produits qui peuvent faire l'objet d'une collecte séparée comme les emballages, les textiles ou encore les équipements électriques et électroniques, donnent lieu au paiement d'une éco-contribution, alors que ceux qui ne font pas l'objet d'une collecte séparée tels que les déchets du bricolage, les textiles sanitaires ou encore les jouets, sont exonérés de toute participation à la gestion des déchets assumée par les contribuables.

bles. En fait, ce sont les collectivités territoriales et leurs contribuables qui sont *in fine* sanctionnés par une TGAP sur l'incinération ou le stockage de ces déchets.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 628.

M. Bertrand Pancher. Le système actuel s'apparente en quelque sorte à une « prime aux cancrs », puisque seuls les produits qui peuvent faire l'objet d'une collecte séparée donnent lieu au paiement d'une éco-contribution. Cet amendement vise donc à instaurer une TGAP sur les produits manufacturés qui sont générateurs de déchets non fermentescibles et non recyclables. En effet, ce sont en réalité les collectivités territoriales et leurs contribuables qui sont *in fine* sanctionnés sur ces produits par une TGAP sur l'incinération ou le stockage de ces déchets ultimes non évitables.

Pour que la politique de gestion des déchets trouve sa cohérence, il est impératif que les produits générateurs de déchets qui ne sont pas soumis à une collecte séparée puissent faire l'objet d'une TGAP. C'est cette solution qui est mise en œuvre en Belgique, mais uniquement pour un certain nombre de produits dits « jetables » qui sont difficiles à définir précisément. Elle pourrait donc à terme être généralisée sur tous les produits de grande consommation. J'ajoute que cet amendement est soutenu par l'ensemble des collectivités, de droite comme de gauche, regroupées au sein d'Amorce.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Alauzet, pour soutenir l'amendement n° 587 rectifié.

M. Éric Alauzet. En complément des propos de MM. Cotel et Pancher, souvenons-nous bien des engagements pris lors du Grenelle de l'environnement s'agissant notamment de la TGAP, que les collectivités et d'autres acteurs ont eu du mal à accepter. La contrepartie de la mise en place de la TGAP consistait à créer parallèlement les REP, c'est-à-dire à faire en sorte que le niveau de responsabilité remonte depuis les collectivités, qui appliquent les TGAP et les répercutent sur les usagers, jusqu'aux metteurs sur le marché qui répercutent, eux, sur les consommateurs. Plusieurs règles ont donc été instituées et donnent satisfaction, même si certaines d'entre elles méritent d'être étendues – un amendement sera d'ailleurs présenté en ce sens dans un instant. Hélas, c'est insuffisant : nous nous sommes arrêtés en route. Il faut donc poursuivre notre effort.

Les produits non recyclables qui ne font pas l'objet d'une REP doivent bien entendu être taxés eux aussi. Ce serait en effet un comble que ceux qui font l'effort de produire des produits recyclables, jetés dans les poubelles jaunes et relancés dans le circuit économique, et qui participent donc de manière vertueuse à l'économie circulaire soient soumis à une REP, et que les produits non vertueux qui terminent à l'incinération ou à l'enfouissement soient exonérés de toute taxe ! Cela ne saurait durer : il faut mettre de l'ordre dans cette affaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements en discussion commune ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Il s'agit bien de créer une fiscalité supplémentaire. (« *Eh oui !* » sur les bancs du groupe UMP.) Je pense sincèrement que la saison ne s'y prête pas : avis défavorable sur ces trois amendements.

M. Jean-Frédéric Poisson. Très bien !

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

M. Philippe Martin, ministre. La question qui est soulevée est pertinente : il s'agit du juste équilibre entre les prélèvements effectués à l'amont et à l'aval en matière de déchets. J'indique néanmoins à l'Assemblée que le comité pour la fiscalité écologique se consacre à cette question et qu'il a d'ailleurs adopté aujourd'hui même un premier avis de diagnostic sur l'ensemble de la fiscalité des déchets. Je vous propose que nous attendions les résultats de ses travaux pour réformer d'une manière plus globale notre fiscalité sur les déchets. Je suggère donc le retrait de ces trois amendements ; à défaut, j'y serais défavorable.

Mme la présidente. Retirez-vous votre amendement, monsieur Pancher ?

M. Bertrand Pancher. Non, je le maintiens. Je m'étonne que M. le rapporteur parle d'une fiscalité supplémentaire : ce n'est pas le cas, puisque cet amendement consiste à orienter dans la bonne direction le tri qu'effectuent quotidiennement les usagers.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Par l'impôt !

M. Bertrand Pancher. Non, vous ne pouvez pas dire qu'il s'agit d'une fiscalité supplémentaire.

Mme la présidente. Retirez-vous l'amendement n° 32, monsieur Cotel ?

M. Jean-Jacques Cotel. Oui. Néanmoins, je précise à mon tour à M. le rapporteur qu'il ne s'agit pas d'une taxation supplémentaire, mais simplement d'un transfert du contribuable vers le consommateur. Cela étant, j'ai entendu les propos de M. le ministre et j'accepte que nous examinions de nouveau avec beaucoup d'attention cette question dans le cadre d'une étude globale de la problématique des déchets.

(L'amendement n° 32 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Alauzet.

M. Éric Alauzet. La TGAP est-elle un impôt, monsieur Mariton ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Oui.

M. Éric Alauzet. Exact. Nous proposons donc tout simplement un transfert d'impôt à impôt. Que répondez-vous à cela ? Nos amendements visent à transférer l'impôt des usagers aux consommateurs.

M. Jean-Frédéric Poisson. Ce ne sont pas les mêmes !

M. Éric Alauzet. Votre argument n'est donc pas valable. En revanche, j'entends celui de M. le ministre, qui propose une remise à plat. Il est vrai que le travail mené par le comité sur la fiscalité écologique est en cours, mais il ne s'agit pas pour autant d'une remise à plat : les mesures qui, depuis le Grenelle, ont été mises en place par la majorité d'alors et qui, s'agissant des déchets, sont pertinentes, constituent un ensemble cohérent dans la mesure où tous les étages sont concernés, depuis le consommateur jusqu'à la collectivité au moyen de la TGAP, des REP ou encore de la redevance incitative. Il ne faut donc pas remettre l'ensemble du dispositif à plat, mais plutôt améliorer davantage un système déjà performant. Quoi qu'il en soit, je maintiens l'amendement n° 587 rectifié.

(Les amendements n° 628 et 587 rectifié, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n^{os} 34, 630 et 584, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 34 et 630 sont identiques.

La parole est à M. Jean-Jacques Cottel, pour soutenir l'amendement n^o 34.

M. Jean-Jacques Cottel. Le présent amendement a pour objet de procéder à un ultime élargissement du champ de l'éco-contribution applicable à la filière des papiers graphiques, à l'ensemble des publications de presse et aux documents administratifs.

Aujourd'hui, près de la moitié des papiers collectés par le service public de gestion des déchets ne contribue pas à la filière et ces coûts sont donc assumés par les contribuables.

Il s'agit donc de faire preuve d'une certaine cohérence en couvrant l'ensemble de la filière.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n^o 630.

M. Bertrand Pancher. M. le ministre va sans doute nous inviter à examiner la question soulevée par cet amendement dans le cadre d'une réflexion plus générale. Il s'agit pourtant d'une mesure de bon sens : 50 % du papier utilisé échappe aux éco-organismes. Par conséquent, il n'y a pas d'actions visant à en limiter l'usage, voire à le recycler dans de bonnes conditions.

Par cet amendement, nous proposons donc que tous les papiers puissent être collectés dans le cadre d'un éco-organisme – nous pensons notamment à la presse. Certes, nous savons que celle-ci est confrontée à des difficultés particulières, mais il serait utile de la faire entrer dans un éco-organisme, avec une contribution symbolique, en fonction des possibilités des organismes concernés.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Alauzet, pour soutenir l'amendement n^o 584.

M. Éric Alauzet. Il s'agit du même sujet. Nous sommes très en retard, notamment sur l'Allemagne. Seulement 47 % des papiers sont recyclés en France, contre 75 % en Allemagne. Notre pays a pour objectif d'atteindre un taux de recyclage de 60 % en 2018. Cela suppose d'élargir l'assiette de l'éco-contribution à un certain nombre de papiers – papiers graphiques, livres, publications de presse – qui en sont exonérés aujourd'hui, cette taxe étant répercutée sur l'utilisateur. Mais j'entends déjà M. Mariton nous expliquer que c'est un impôt supplémentaire.

Cet amendement vise à exempter de contribution à une REP uniquement les papiers imprimés par les services publics.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements en discussion commune ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Défavorable.

Si l'on suit la logique de nos collègues, je ne comprends pas pourquoi il resterait une dérogation pour les imprimés de services publics. Cela ne me paraît pas très cohérent.

S'agissant des imprimés de presse, il me semble que la situation économique de celle-ci ne justifie pas que l'on lui applique un prélèvement nouveau.

M. Philippe Gosselin. La situation de la presse est déjà suffisamment dramatique !

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

M. Philippe Martin, ministre. Une fois n'est pas coutume, je rejoins M. Mariton : il faut tenir compte de la fragilité de la presse. Il serait utile de laisser sa chance au mécanisme d'accord volontaire et consensuel avec la profession.

C'est la raison pour laquelle je souhaite le retrait des amendements. Faute de quoi, l'avis du Gouvernement sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Jacques Cottel.

M. Jean-Jacques Cottel. Je maintiens l'amendement.

C'est en effet dans le cadre de la mission d'information sur les filières REP que j'ai émis, avec mon collègue Guillaume Chevrollier, cette proposition d'étendre le champ de l'éco-contribution à toute la filière papier, y compris à la presse.

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

M. Bertrand Pancher. Je maintiens également notre amendement n^o 630.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Alauzet.

M. Éric Alauzet. Je maintiens l'amendement n^o 584.

Nous le présenterions pour la première fois, je pourrais accepter d'y réfléchir et avant d'en discuter à nouveau. Mais nous avons déjà présenté un amendement similaire l'année dernière, et les années précédentes. À un moment donné, il faut être un peu conséquent.

J'accepte volontiers la remarque de M. Mariton sur les imprimés émanant du service public. Pourquoi pas ? Peut-être cela vous fera-t-il bouger de votre côté !

(Les amendements identiques n^{os} 34 et 630 ne sont pas adoptés.)

(L'amendement n^o 584 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Nous en venons à l'amendement n^o 68. (« *Magnifique amendement !* » sur plusieurs bancs du groupe UMP.)

Sur le vote de cet amendement, je suis saisie par le groupe de l'Union pour un mouvement populaire d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole, monsieur Le Fur, pour soutenir l'amendement n^o 68.

M. Marc Le Fur. Mes chers collègues, notre pays connaît la crise que l'on sait depuis bientôt cinq semaines. Cette crise s'identifie à un impôt qui s'appelle l'écotaxe.

Or, depuis cinq semaines, notre assemblée n'a pas eu l'occasion de débattre de cette question, si ce n'est peut-être à l'occasion des questions au Gouvernement. En tout cas, nous n'en avons jamais débattu sur le fond. Par cet amendement, qui vise à mettre un terme à l'écotaxe, nous souhaitons susciter ce débat.

Il faut sortir de l'ambiguïté gouvernementale, celle du « ni-ni » : on ne supprime pas l'écotaxe, mais on ne l'applique pas non plus ; on la suspend, mais elle reviendra.

Chacun comprend et mesure l'importance du débat. Ce n'est plus un impôt, c'est un symbole. Mme Royal qui, souvent, a des intuitions – nous l'avons vu précédemment – parle de révolte citoyenne.

Cette écotaxe est le symbole d'un excès de fiscalité et d'une disposition contre l'emploi. Que l'on ne s'y trompe pas, mes chers collègues : ce sujet n'est pas uniquement breton ; il concerne l'ensemble de nos concitoyens. S'il a pris plus d'importance en Bretagne, c'est parce que nous sommes à l'extrême ouest,...

M. François de Rugy, M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Ah ça oui, on peut le dire ! (*Sourires sur les bancs du groupe écologiste.*)

M. Marc Le Fur. ...donc plus concernés par les problèmes de raccordement, et parce que la part de l'agroalimentaire, qui est une industrie très liée à la logistique, est essentielle dans cette région. Mais ce sujet concerne l'ensemble de notre pays. Nous avons commis une erreur de fond en considérant...

Mme la présidente. Merci, monsieur Le Fur. Ce n'est pas à vous que je vais apprendre que vous disposez de deux minutes pour défendre votre amendement.

M. Marc Le Fur. J'aurai l'occasion d'y revenir, madame la présidente. Il s'agit d'un débat majeur et il vaut mieux, pour la démocratie, que ce type de débat ait lieu à l'Assemblée, dans cet hémicycle, plutôt que dans la rue ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP. – Exclamations sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

M. Jean-Yves Caullet. Parole d'expert !

M. Marc Le Fur. Si nous voulons avoir ce débat, il faut nous donner un peu de temps. C'est pourquoi j'y reviendrai.

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

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. Une concertation et un travail de fond sont actuellement menés par le ministre des transports, le ministre de l'agriculture et le ministre chargé de l'agroalimentaire, et il serait utile d'en attendre les résultats.

Par ailleurs, notre collègue Le Fur nous fait penser à ce personnage décrit par l'écrivain écossais Robert Louis Stevenson dans son roman *L'Étrange Cas du Dr Jekyll et de Mr Hyde* : il a voté cette taxe des deux mains (*C'est faux !*) sur plusieurs bancs du groupe UMP), et aujourd'hui, il renverse sa position. M. Le Fur a été sous-préfet dans sa jeunesse : il a fait du maintien de l'ordre, il a envoyé les CRS et les gardes mobiles et, aujourd'hui, il joue Jacquou le Croquant ! Cela ne marche pas ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste. – Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Jean-Frédéric Poisson. Ce que vous dites est scandaleux !

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. Avis défavorable, donc.

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

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. M. le Premier ministre a pris la décision de suspendre l'écotaxe. C'est une décision responsable et sage qui ne signifie pas la suppression

de cette mesure, mais qui donne une chance à la discussion, au dialogue et aux initiatives qui peuvent être prises pour améliorer le système et le rendre effectif.

Une enquête judiciaire est engagée et il est important que cet élément entre en ligne de compte concernant la meilleure attitude à prendre. Nous souhaitons, pour notre part, contribuer à l'initiative prise par le président de l'Assemblée nationale, qui a annoncé la création d'une mission d'information sur l'écotaxe « pour rétablir la confiance et pour faire des propositions en vue d'améliorer le dispositif existant ».

Monsieur Le Fur, je serais tenté de dire que lorsque vous réclamez que l'on sorte de l'ambiguïté sur l'écotaxe, vous vous parlez à vous-même ! Le compte rendu de nos débats, publié *Journal officiel*, confirme en effet qu'en 2008, vous étiez favorable à l'écotaxe.

M. Marc Le Fur. Non, vous pouvez le vérifier en lisant le compte rendu de la séance du 6 novembre 2008, que j'ai ici !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Aujourd'hui, vous y êtes défavorable. Vous étiez favorable à un abattement de 35 % destiné à prendre en compte les spécificités de la région Bretagne, mais vous vous êtes opposé à la proposition du Gouvernement de porter cet abattement à 50 %.

M. Marc Le Fur. Non !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Pour ma part, je dirais plutôt : « Souvent Le Fur varie, bien fol est qui s'y fie » ! (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Marc Le Fur. C'est minable !

M. Philippe Gosselin. Vous n'êtes pas François I^{er}, monsieur le ministre !

M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué. Monsieur Le Fur, il va vous falloir adopter une attitude plus responsable, qui ne varie pas en fonction de la situation dans laquelle vous vous trouvez, selon que vous êtes dans la rue ou dans l'hémicycle ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Isabelle Le Callennec.

Mme Isabelle Le Callennec. L'écotaxe a été votée en 2009. Soit ! À cette époque, je ne siégeais pas dans cet hémicycle. Mais nous sommes en 2013 et le contexte économique s'est tendu : augmentation des défaillances d'entreprises et des plans sociaux, diminution des marges des entreprises et record du taux des prélèvements obligatoires. Résultat : en Bretagne – mais pas seulement –, le chômage croît fortement, l'emploi salarié poursuit sa baisse dans tous les secteurs et plus spécifiquement dans l'industrie, que vous prétendez défendre, et dans la construction. L'emploi intérimaire chute.

C'est pourquoi les acteurs socio-économiques bretons ont exprimé l'exigence forte d'un report *sine die* de l'écotaxe. Ils ont cru avoir été entendus et sont même revenus à la table des négociations. Le Premier ministre leur a en effet annoncé, le 29 octobre, une suspension et, sur le site internet de la DREAL Bretagne – la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Bretagne –, on parle d'un report à une date ultérieure.

Mais vos récentes déclarations – encore à l'instant, monsieur le ministre – ne les rassurent pas plus que nous. Il n'y a pas d'enterrement de l'écotaxe, nous dites-vous, monsieur Cuvillier. Cette taxe est un dispositif pertinent,

affirmez-vous, monsieur Martin. Encore ce matin, le président de l'Assemblée nationale a annoncé la création d'une mission d'information pour « rétablir un climat de confiance et créer les conditions d'un dialogue ». Au risque d'être accusés d'être têtus comme des Bretons, nous vous répétons que la première condition du dialogue, c'est la suspension de l'écotaxe.

Tel est l'objet de cet amendement qui devrait être voté par l'ensemble des députés, au moins par les députés bretons. Encore faudrait-il, pour cela, qu'ils soient, ce soir, avec nous.

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

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le ministre de l'écologie, l'esprit du Grenelle, dont vous évoquez régulièrement les décisions, a été dévoyé. L'écotaxe n'est plus une fiscalité écologique, mais une simple taxe. Nous vous l'avons indiqué maintes fois dans cet hémicycle, avec mes collègues Saddier et Le Fur, au mois d'avril dernier. Nous vous avons en effet expliqué qu'un poids lourd qui, dans le cadre d'un trafic international, emprunterait une route non taxée ne paierait rien, alors que nos transporteurs de PME qui, eux, roulent sur des routes locales, parfois taxées, paieraient l'écotaxe.

Il y a donc deux poids et deux mesures. Il ne s'agit pas de prendre une décision écologique, mais bien de taxer telle ou telle route. (*Exclamations sur les bancs du groupe écologiste.*)

M. Denys Robiliard. C'est la vôtre ! Assumez vos décisions !

M. Jean-Marie Sermier. Il convient donc de revoir complètement la dynamique et de supprimer l'écotaxe.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Le Ray.

M. Philippe Le Ray. Vous vous attaquez, monsieur le ministre des transports, au patronyme de M. Le Fur. Permettez-moi de vous dire que c'est parfaitement déplacé.

M. Jean-Paul Chanteguet, *président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* Nous n'avons pas de leçons à recevoir de vous en la matière !

M. Philippe Le Ray. Notre pays est dans une situation de crise exceptionnelle et j'ai l'impression que vous n'entendez pas les personnes en charge de l'économie de masse. Vous parliez tout à l'heure des ostréiculteurs, des pêcheurs et des agriculteurs. N'oublions pas nos industriels qui transportent des volumes énormes et dont les entreprises sont aujourd'hui en difficulté. J'ai rencontré tout à l'heure le responsable des Coop de France. Il m'a dit que le niveau des fonds propres de nos coopératives n'a jamais été aussi bas. C'est un fait, les revenus ne sont pas là.

En raison du caractère exceptionnel de la situation, nous demandons la suppression de l'écotaxe. Cela constituerait un signe de confiance fort adressé à l'économie. En outre, vous défendez au sein du Gouvernement la fameuse taxe carbone, renommée « contribution écologique ». Il me semble urgent, face à un tel ramassis de taxes, d'envoyer des signes forts à notre économie, faute de quoi la Bretagne, je le crains, deviendra le laboratoire de la révolte. (*« Oh ! » sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

M. Olivier Faure. Comment ça, un ramassis de taxes ?

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dhuicq.

M. Nicolas Dhuicq. Après la décision de M. le Premier ministre, l'écotaxe est suspendue au-dessus de l'agriculture française comme une épée de Damoclès. Une telle réponse n'est pas satisfaisante, messieurs les ministres. En effet, la nouvelle politique agricole commune, décidée à Bruxelles, donne des armes au Gouvernement pour supprimer à terme 20 % d'emplois supplémentaires dans la paysannerie française sous prétexte de verdissement. Au lieu de vous battre pour interdire l'emploi par nos concurrents allemands et belges, transporteurs et légumiers, de salariés à bas coût venus des pays d'Europe centrale, vous maintenez, afin de donner des gages à votre majorité en difficulté, une taxe qui supprimera des emplois supplémentaires dans toutes les zones rurales et détruira une grande partie de l'économie française.

M. Olivier Faure. Posez-vous des questions ! Qui dirige l'Europe aujourd'hui ?

M. Nicolas Dhuicq. N'entendez-vous pas, messieurs les ministres, la colère des Françaises et des Français ? Ne voyez-vous pas que vous y ajoutez en permanence, par des débats de Jocrisse, un clivage absurde entre consommateur et contribuable, comme si ce n'était pas une seule et même personne ? À moins que vous n'ayez pour but, messieurs du gouvernement SFIO, de concentrer l'impôt sur quelques individus à tel point qu'il ne restera à terme plus aucun contribuable dans ce pays ! (*Rires sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

M. Alain Fauré. Il ne restera plus que les députés !

M. Nicolas Dhuicq. Nous subissons une terrible hémorragie de retraités touchant des petites retraites et de jeunes diplômés quittant le pays. Vous allez tuer les dernières entreprises agricoles, qui contribuent à notre balance des paiements, en grande difficulté, pour plus de cinq milliards d'euros d'exportations. De grâce, il est encore temps : ressaisissez-vous et supprimez l'écotaxe !

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Gosselin.

M. Philippe Gosselin. L'essentiel a été dit. Je reviendrai néanmoins sur le contexte de la fin de l'année 2008, qui n'a évidemment rien à voir avec la situation dramatique d'aujourd'hui.

M. Denys Robiliard. Et le décret du 6 mai ?

M. Philippe Gosselin. L'économie est en train de s'enfoncer. Contrairement aux promesses formulées l'an dernier par le Président de la République à l'occasion de ses vœux, il n'y aura pas d'amélioration. Le contexte bancaire et budgétaire est en pleine dégradation. L'écotaxe est aussi devenue un symbole du matraquage fiscal que dénoncent nos entreprises et nos concitoyens. Les entreprises de transport ne supportent plus l'accumulation de taxes. La concurrence actuelle est rude, il nous faut donc donner un signal en abrogeant l'écotaxe et non en la suspendant, de sorte qu'elle pèse comme une épée de Damoclès sur la tête des entreprises. D'ailleurs, la Bretagne n'est pas la seule région concernée.

Mme Isabelle Le Callennec. Exactement !

M. Philippe Gosselin. En Normandie aussi, nos transporteurs sont profondément inquiets. Cherbourg est aussi au bout du monde : c'est avec Brest le plus à l'ouest des grands ports de France et la colère y gronde aussi. Il faut donc véritablement repartir sur un autre pied, changer de braquet et enfin envoyer, dès ce soir, un signal d'espoir et de confiance en retirant l'écotaxe, qui a déjà trop défrayé la chronique.

Nous devons bien sûr condamner fermement la destruction des matériels installés en raison de l'écotaxe,...

M. François de Rugy. Vous êtes le premier à le faire, dans la majorité!

M. Philippe Gosselin. ...mais le symbole n'en est pas moins là et il doit disparaître. Abrogeons l'écotaxe!

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

M. François de Rugy. Je suis un peu étonné de la présentation de cet amendement en deuxième partie du projet de loi de finances, car il traite d'une recette. Vous auriez donc dû, monsieur Le Fur, ouvrir le débat lors de la discussion de la première partie du projet de loi de finances. Débattons, nonobstant. J'ai lu attentivement l'exposé sommaire de votre amendement. Comme il s'agit d'un combat que vous menez depuis longtemps, on aurait pu penser que vous prendriez soin de bien le rédiger, en évitant quelques fautes d'orthographe, fussent-elles vénielles, et surtout en évitant de tout mélanger. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

Vous parlez ainsi des professionnels de la filière hippique, dont on voit mal ce qu'ils viennent faire dans cette affaire. Vous parlez plus sérieusement de la crise bretonne, que vous essayez d'instrumentaliser depuis des mois. Plus exactement, vous instrumentalisez la taxe poids lourds dans le cadre de la crise bretonne. Vous savez très bien que celle-ci n'a rien à voir avec la taxe poids lourds.

M. Marc Le Fur. Elle l'aggrave!

M. François de Rugy. En effet, la taxe a été suspendue avant même d'entrer en vigueur, alors que la crise bretonne dure, non depuis quelques semaines comme vous l'écrivez, mais depuis plusieurs années.

M. Philippe Le Ray. Tout le monde le sait, vous ne nous apprenez rien!

M. François de Rugy. Le modèle que vous défendez depuis longtemps et que vous n'avez jamais remis en cause, celui de l'agriculture intensive et productiviste et de l'agroalimentaire industriel, tire les prix, les marges et la qualité vers le bas. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Marc Le Fur. Arrêtez de faire le procès de ceux qui travaillent!

M. Philippe Le Ray. Laissez travailler les gens!

M. François de Rugy. Ce modèle craque et souffre en Bretagne depuis des années et ce sont les salariés qui vont payer la note parce que des gens comme vous n'ont jamais voulu regarder la réalité en face, encourageant au contraire une fuite en avant dans cette voie.

Mme la présidente. Merci de conclure, monsieur le député.

M. François de Rugy. Le débat est lancé, madame la présidente, allons à son terme, même s'il est 1 h 25 du matin, et pas seulement en entendant les voix favorables à la suppression de la taxe poids lourds.

Mme la présidente. Tous ceux qui souhaitent prendre la parole peuvent la prendre, monsieur le député. Vous disposez de deux minutes, comme tout le monde. Merci de conclure.

M. François de Rugy. Les membres du groupe UMP favorables à la taxe poids lourds ne sont pas là, comme d'habitude. Mme Kosciusko-Morizet et consorts sont aux abonnés absents!

M. Philippe Le Ray. Nous sommes favorables à la taxe carbone!

M. François de Rugy. La Bretagne, dont je puis parler précisément car je la connais comme vous, monsieur Le Fur, a déjà bénéficié d'abattements en contrepartie: l'exonération pure et simple sur la RN 164, la réduction de la taxe à l'essieu, dont M. le ministre des transports n'a pas parlé, la réduction de la taxe sur le gasoil et le passage du poids total roulant autorisé de quarante à quarante-quatre tonnes, soit 10 % de charge supplémentaire! Si on supprime la taxe poids lourd, supprime-t-on aussi tous ces avantages dont jouit le secteur des transports?

M. Philippe Le Ray. Voilà qui est aimable pour les Bretons!

Mme la présidente. Merci de conclure, monsieur le député.

M. François de Rugy. Surtout, supprime-t-on en Bretagne la recette qu'elle représenterait pour financer les infrastructures de transport, y compris pour la modernisation de la RN 164? Cent millions d'euros sont demandés à l'État, y compris pour le prolongement de la ligne à grande vitesse jusqu'à Rennes!

M. Philippe Le Ray. Vous n'êtes pas tendre avec vos ancêtres!

M. François de Rugy. Voilà les questions qui doivent être posées! Vous ne referez pas une virginité aux responsables de la crise en Bretagne en les coiffant d'un bonnet rouge et en allant saccager des portiques, actes que vous n'avez toujours pas condamnés! (*Applaudissements sur les bancs des groupes écologiste, SRC et RRDP.*)

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Bravo!

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

M. Marc Le Fur. Je ne répondrai pas, monsieur le ministre, aux quolibets que vous m'adressez. J'espère que vous valez mieux que cela.

M. Philippe Le Ray. Inutile en effet, ce n'est pas au niveau!

M. Marc Le Fur. Quant à M. de Rugy, il ne cesse de faire le procès de ceux qui travaillent en Bretagne. (*« Non! Non! » sur les bancs du groupe écologiste.*) Ce que vous appelez le « modèle breton », monsieur de Rugy, ce sont des gens qui ont travaillé pendant des années, des communes qui se sont développées, des maisons qui ont été construites et des familles qui ont pu élever leurs enfants au lieu de fuir vers d'autres régions comme naguère. C'est cela aussi, le modèle breton dont vous faites aujourd'hui le procès, mon cher collègue!

M. Philippe Le Ray. Exactement! Hélas, il ne sait pas ce que travailler veut dire!

M. François de Rugy. Et Leclerc?

M. Marc Le Fur. Au moins M. de Rugy a-t-il le mérite de la cohérence, mais les huit députés socialistes du Finistère, où sont-ils? Pas un seul n'est présent dans l'hémicycle, alors qu'ils sont les premiers concernés en termes d'emplois et que tous les députés UMP de Bretagne sont là: Isabelle Le Callennec, Gilles Lurton, Philippe Le Ray et moi-même.

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. Démagogue!

M. Marc Le Fur. Que les choses soient claires : j'attends des gens qu'ils soient cohérents, comme l'est M. de Rugy, alors que M. le ministre des transports pratique le ni-ni et que les députés socialistes ont fui. Telle est la réalité des faits! (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP. – Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*) À présent, sortons du ni-ni et de l'indécision pour aboutir à une chose simple. Vous savez bien, monsieur le ministre des transports, que vous ne rétablirez pas les portiques en Bretagne, l'écotaxe pas davantage. Arrêtons d'imiter le modèle allemand! (*Rires sur les bancs du groupe écologiste.*) Je rappelle qu'en Allemagne, les autoroutes sont gratuites et le diesel moins cher.

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Non, le diesel est moins cher en France qu'en Allemagne!

Mme la présidente. Merci, monsieur Le Fur.

M. Marc Le Fur. On peut donc y envisager une écotaxe, mais nous cumulons pour notre part tous les handicaps : un diesel cher, des autoroutes payantes et en plus l'écotaxe. Telle est la réalité! Si l'emploi constitue la priorité, il faut en tirer des conséquences objectives! Écoutez un peu Mme Royal! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Monique Rabin.

Mme Monique Rabin. Je ne peux pas vous laisser dire cela, monsieur Le Fur. Vous avez insulté le point de vue de M. de Rugy sur la Bretagne. Je trouve cela parfaitement inadmissible!

M. Philippe Gosselin. M. de Rugy n'a pas été insulté!

M. Marc Le Fur. Si quelqu'un a été insulté ici, c'est moi!

Mme Monique Rabin. Si vous nous aviez prévenus que vous vouliez parler de l'écotaxe à l'occasion d'une proposition de loi, nous aurions été très nombreux pour donner notre avis.

M. Marc Le Fur. Huit sur huit!

Mme Monique Rabin. Mais vous présentez un amendement à 1 h 25 du matin, ne nous reprochez donc pas de ne pas être là, il y a suffisamment de députés pour vous donner la réplique!

M. Marc Le Fur. Des millions de gens sont au chômage, on peut travailler la nuit, non?

Mme Monique Rabin. Vous faites preuve d'une énorme démagogie. C'est scandaleux! Je me demande si vous saviez déjà en 2009 que vous alliez perdre en 2012, car cela fait un peu trop de textes adoptés dont l'application a été reportée ; je pense notamment à l'écotaxe et à la demi-part des veuves.

M. Philippe Le Ray. La situation économique a changé!

Mme Monique Rabin. Deux vraies questions se posent. Tout d'abord, veut-on transformer un jour dans ce pays nos modes de vie? Veut-on de vraies mutations?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Nous n'en demandons pas tant!

Mme Monique Rabin. Selon moi, notamment en raison du symbole qu'elle représente, nous devons appliquer l'écotaxe.

M. Philippe Le Ray. Allez le dire aux marins et aux ostréiculteurs!

Mme Isabelle Le Calennec. Et le chômage?

Mme Monique Rabin. Le deuxième point est financier. Vous ne pouvez pas nous reprocher en permanence de faire des trous dans les finances publiques tout en nous interdisant tout prélèvement.

Le débat comporte donc un aspect environnemental et un aspect financier. À titre personnel, j'espère que le Gouvernement, qui s'est engagé dans une véritable concertation, la mènera à son terme afin que nous mettions en place l'écotaxe. Cela a été décidé de manière républicaine et nous devons aller au bout de nos décisions. (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

M. Marc Le Fur. Lamentable!

M. Jean-Marie Sermier. Vous faites cela par idéologie!

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Faure, rapporteur spécial, rapporteur spécial.

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. Il est tard, certes, mais le débat en cours est important. Comme beaucoup d'entre nous, j'approuve l'intervention de M. de Rugy, qui pose les bonnes questions. Je veux simplement la compléter. Tout d'abord, M. Le Fur, en un numéro de démagogie dont il devient coutumier, interpelle les députés socialistes bretons qui ne sont pas là.

Mme Monique Rabin. Nous sommes députés de la nation!

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. J'allais le dire, Mme Rabin. Nous sommes ici députés de la nation et non députés bretons ou franciliens. Nous n'avons pas à légiférer en fonction d'une région mais en fonction de l'intérêt général. Les rappels à l'ordre des députés bretons présents ou absents sont inadmissibles. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe SRC.*) En outre, vous invoquez la crise, mais que n'avez-vous hurlé en 2009, avec ou sans bonnets rouges, contre vos amis qui à l'époque étaient au Gouvernement et ont créé l'écotaxe, un an après 2008 – faut-il vous rappeler ce qu'il s'est passé en 2008?

M. Jean-Marie Sermier. Nous étions dans un esprit différent!

M. Alain Fauré. Mais nous, nous avons un contrat!

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. Enfin, le modèle breton que vous défendez souffre justement du coût du transport.

Ce qui se passe, et vous le savez très bien, c'est que le coût du transport est trop peu onéreux (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)...

M. Marc Le Fur. Trop peu onéreux! Vous plaisantez?

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. ...pour que l'économie reste circulaire. (*Mêmes mouvements.*) Aujourd'hui, on élève des porcs en Bretagne, mais on les abat en Allemagne ou en Espagne, parce que le coût du transport n'est pas assez élevé.

Troisièmement, le jeu de rôle auquel vous vous livrez est insupportable : vous ne tenez pas le même discours selon que vous êtes dans la majorité ou dans l'opposition. Nos concitoyens ne comprennent pas que l'on puisse ainsi changer de pied selon la position que l'on occupe dans l'hémicycle...

M. Jean-Frédéric Poisson. On ne vous le fait pas dire !

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. ...et, avec un tel comportement, vous prêtez le flanc au Front national et à l'extrême droite en général, qui trouvent là une formidable occasion de chercher à se mettre en valeur.

Mme la présidente. Merci, mon cher collègue.

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. Quatrièmement, enfin, M. de Rugy a demandé tout à l'heure pourquoi cette question n'avait pas été abordée lors de l'examen de la première partie de la loi de finances, comme cela aurait dû être le cas.

M. Jean-Marie Sermier. C'est laborieux !

M. Olivier Faure, rapporteur spécial. La raison en est simple : c'est que, durant la première partie, les bonnets rouges n'avaient pas encore commencé à faire parler d'eux, et que nos collègues de l'opposition sont maintenant occupés à courir derrière des gens, qui courront toujours beaucoup plus vite qu'eux. (« *Bien sûr !* » et *applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

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

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Je veux d'abord préciser à l'intention de notre collègue Faure que la taxe poids lourds ayant été votée par notre assemblée en 2006, on peut légitimement plaider qu'elle a été votée avant la crise de 2008. (« *Exact !* » sur les bancs du groupe UMP.)

M. Éric Alauzet. Et maintenue par les socialistes !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Par ailleurs, à notre collègue Rabin qui nous dit que l'enjeu est de transformer les modes de vie, je réponds que nous sommes un certain nombre, au sein de cette assemblée, à ne pas souhaiter transformer en permanence les modes de vie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Jean-Frédéric Poisson. Très bien !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. C'est d'ailleurs probablement l'une des angoisses de nos concitoyens que de se voir imposer de tels bouleversements de leur mode de vie.

Ensuite, je n'ai pas l'heur d'être Breton : plus modeste-ment, comme d'autres ici, je suis Dauphinois – Drômois, pour être exact, ce qui est encore mieux (*Sourires et exclamations*)...

M. Jean-Frédéric Poisson. C'est le gratin !

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. ...et je fais partie de ceux qui considèrent que, dans l'océan d'impôts qui submerge déjà la France, la taxe poids lourds n'est pas forcément le plus idiot des prélèvements. (« *Ah !* » sur les bancs du groupe écologiste.) Le problème, c'est que le Gouvernement a créé une situation qui rend aujourd'hui impossible l'application de cette taxe. J'avais déposé un amendement – qui n'a malheureusement pas été voté en commission – consistant à demander au Gouvernement de nous préciser comment il entend assumer sa politique d'infrastructures de transports, et surtout la financer, alors même que, pour au moins plusieurs mois, les financements attendus de la taxe poids lourds ne seront pas au rendez-vous. La moindre des choses, monsieur le ministre des transports, c'est soit de nous apporter une réponse dès aujourd'hui, soit de vous engager à nous remettre prochainement un rapport sur ce point.

Mme la présidente. La parole est à M. François-Michel Lambert.

M. François-Michel Lambert. Je suis très étonné par la position de M. Le Fur et voudrais rappeler que, si nous traversons une crise, c'est une crise, non pas du mode de vie, mais du choix d'un certain mode de production, en rupture avec l'histoire de nos régions, notamment celle de la Bretagne. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Jean-Frédéric Poisson. Ça, c'est votre analyse !

M. François-Michel Lambert. Comme l'a suggéré tout à l'heure notre collègue de Rugy, sans doute devons-nous trouver un nouveau mode de production qui permettra aux Bretons de mieux vivre avec une crise appelée à continuer, même en l'absence de taxe poids lourds – il est inutile de mentir sur ce point, mesdames et messieurs de l'opposition (*Protestations sur les bancs du groupe UMP.*)

M. Jean-Frédéric Poisson. Pour qui vous prenez-vous ?

M. François-Michel Lambert. Je veux également rappeler que d'autres régions appellent à la mise en place de la taxe poids lourds. De ce point de vue, il est permis de se demander où sont ce soir vos collègues UMP d'Alsace, eux qui souffrent depuis des années de l'excellente mise en œuvre en Allemagne de la redevance poids lourds, qui a eu pour conséquence de reporter sur l'Alsace le trafic des poids lourds étrangers.

M. Jean-Marie Sermier. Mais on n'aboutit pas à cela !

M. François-Michel Lambert. La taxe poids lourds est, je le rappelle, destinée à faire payer les transporteurs étrangers qui, pour le moment, viennent dégrader nos infrastructures routières sans rien payer. Il est un point que vous omettez d'évoquer, c'est que le poids économique de la taxe est totalement intégrable dans de nouvelles performances logistiques que l'on ne veut pas prendre en compte.

M. Mariton a rappelé que la taxe poids lourds permettait le financement d'infrastructures – si j'ai bonne mémoire, pour l'Alsace, nous parlons de 100 millions d'euros rentrants pour 20 à 30 millions d'euros sortants.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Bien sûr, on pourrait même financer Notre-Dame-des-Landes !

Mme la présidente. Merci, mon cher collègue. J'ai laissé M. de Rugy, le président de votre groupe, s'exprimer longuement. Veuillez conclure, je vous prie.

M. François-Michel Lambert. Enfin, je voudrais juste savoir ce qu'il adviendrait, si cet amendement était voté, des sommes que nous devons régler à la société Ecomouv' – il s'agit, si ma mémoire est bonne, de 800 millions d'euros de dédit. Où proposez-vous de prendre cette somme, monsieur Le Fur ?

Mme Isabelle Le Callennec. Dans la réforme des rythmes scolaires ! (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Gilles Savary. Grottesque !

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

M. André Chassaigne. Pour ma part, je voudrais que chacun se souvienne des débats passionnés que nous avons eus ici même lors de l'adoption de l'écotaxe, que nous avons soutenue, et notamment des interventions du gouvernement de l'époque, qui prenaient la forme d'envoies épiques. Une

expression revenait sans cesse : « Nous touchons au cœur du système ! » L'écotaxe – que, je le répète, nous avons soutenue – était alors présentée, non pas comme une mesure venant aggraver les effets de quelque crise que ce soit, mais comme la solution à une crise systémique touchant à la fois les transports et l'environnement – en particulier le réchauffement climatique. Tous ensemble, nous avons alors pris la décision de mettre en œuvre cette écotaxe.

Aujourd'hui, nous devons éviter de flétrir la parole politique (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe écologiste.*) Indépendamment des réels problèmes que l'application de l'écotaxe est susceptible de poser à certaines professions, le fait d'instrumentaliser certaines questions, comme vous le faites actuellement, ne constitue pas une juste cause...

M. Marc Le Fur. Allez dire ça aux salariés concernés !

M. André Chassaigne. ...et n'est certainement pas de nature à insuffler de la noblesse à la politique, ce qui devrait pourtant être notre objectif commun.

Par ailleurs, si nous avons tous été saisis de problèmes risquant de se poser avec l'application de l'écotaxe, toutes les professions ne souhaitent pas pour autant sa suppression. Ainsi, la FNSEA et les jeunes agriculteurs de la région Auvergne, les Coop de France ou l'Union régionale des industries agroalimentaires ne demandent pas la suppression de cette mesure, mais simplement l'ajournement de sa mise en application, et c'est bien à l'issue de débats permettant d'étudier tous les tenants et aboutissants de cette affaire que nous pourrions prendre une décision logique et réfléchie.

Je conclurai par une mise en garde : en instrumentalisant le débat, vous commettez une faute grave, celle de placer un voile sur les responsabilités de certains dans les questions touchant au domaine de l'agriculture. Vous épargnez, en particulier, ceux qui s'en mettent plein les poches au détriment des éleveurs bretons qui se trouvent, eux, mis en difficulté : je veux parler de la grande distribution, que vous ne voulez surtout pas mettre en cause ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste et sur quelques bancs du groupe SRC.*)

M. Marc Le Fur. Parlons-en, des 2,5 milliards d'euros prévus pour la grande distribution dans le cadre du CICE !

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Savary.

M. Gilles Savary. Lors de l'adoption de l'écotaxe, je ne siégeais pas au sein de cette assemblée, mais d'une autre, ce qui me permet de désigner plus facilement les jocrisses. Au Parlement européen, c'est Mme Loyola de Palacio qui a introduit la directive Eurovignette, que nous transposons aujourd'hui en droit français sous la forme de l'écotaxe – et ce travail a été finalisé par Jacques Barrot, que vous connaissez bien. Votre famille politique ne saurait donc nier sa grande familiarité avec l'écotaxe, qu'elle a très largement contribué à créer. Si je n'étais pas ici en 2007, j'ai tout de même cru comprendre que le Grenelle de l'environnement était en quelque sorte l'une de vos vaches sacrées : combien de fois ne nous reproche-t-on pas de ne pas être parfaitement en conformité à la lettre et aux ambitions de cette orientation !

Nous sommes en réalité en présence d'une opération politique visant à surfer sur l'angoisse de toute une région – une angoisse certes bien réelle, que l'on doit respecter et accompagner.

M. Marc Le Fur. Il n'y a pas qu'une région à être angoissée !

M. Gilles Savary. Je ne conseille à personne d'abandonner l'écotaxe et sa perspective. D'abord, parce qu'une telle décision aurait pour conséquence de devoir ponctionner 800 millions d'euros sur l'ensemble des contribuables, afin de payer les banques d'Ecomouv', garanties par l'État. Vous savez très bien, puisque c'est vous qui avez négocié le contrat avec Ecomouv', que les emprunts afférents à ce contrat sont entièrement garantis par les banques, qui seraient promptes à se désengager si nous étions assez irresponsables pour déclarer que nous abandonnons l'écotaxe. (*Exclamations sur les bancs du groupe UMP.*)

Par ailleurs, comme cela a déjà été dit, nous avons des infrastructures à financer en Bretagne, et je crois que nous devons nous donner le temps de réfléchir au problème qui se poserait si la source de financement prévue devait disparaître en même temps que l'écotaxe. Le choix est simple, mes chers collègues : c'est soit le contribuable, soit les poids lourds, qui devront payer. Dans ma région, on préfère la deuxième solution, parce que les poids lourds espagnols ne laissent pas un centime sur le territoire français ! (*Applaudissements sur les bancs des groupes SRC et écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Duron.

M. Philippe Duron. Je vois une contradiction dans le discours de nos collègues. Alors qu'au début de la séance, nous avons vu Martial Saddier et plusieurs de ses collègues s'inquiéter des conséquences de la suspension de l'écotaxe pour le financement des infrastructures, il n'est plus question, en cette fin de séance, que de suspendre, voire de supprimer l'écotaxe. Je veux rappeler que le principe du financement des infrastructures par des recettes affectées a été décidé par le Gouvernement de M. Raffarin et en particulier son ministre des transports, Gilles de Robien, ce dont on ne saurait les blâmer, car ils se basaient sur une idée juste, selon laquelle l'effort à consentir devait être partagé entre le contribuable et l'usager – c'est le principe même de l'écotaxe.

Par ailleurs, il faut se souvenir que les élus bretons ont fait des demandes considérables en matière d'infrastructures. Lors des auditions auxquelles j'ai participé avec mon ami André Chassaigne et d'autres parlementaires de l'opposition, les élus bretons sont venus avec tout un catalogue de revendications – qui, parmi les revendications exprimées en d'autres points du territoire, n'étaient pas les moins exigeantes, loin de là ! Bien évidemment, tout cela a un prix : la RN 164, il faut la financer, tout comme la LGV Rennes-Brest !

Enfin, quand on évoque les conséquences que l'écotaxe serait supposée avoir sur l'économie, je veux rappeler que, ce matin même, la Fédération nationale des travaux publics – la FNTP – a émis un second communiqué visant à défendre l'écotaxe, soulignant que la suspension de cette mesure mettrait, dès cette année, 4 000 emplois en danger dans le secteur des travaux publics.

M. François-Michel Lambert. Eh oui, 4 000 emplois !

M. Philippe Duron. Par conséquent, j'estime que la décision du Gouvernement de suspendre l'écotaxe et d'engager une discussion sur ce point sur les moyens de maintenir la recette correspondante relève d'une élémentaire sagesse. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe SRC.*)

M. André Chassaigne. Très juste !

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

M. Bertrand Pancher. Pour ma part, je ne voterai pas en faveur de cet amendement. Je suis favorable à ce que soient adressés des signaux très clairs dans le domaine environnemental et, à ce titre, j'estime que la fiscalité environnementale est inéluctable. Ainsi la taxe poids lourds, déjà présente dans un grand nombre de pays européens, me paraît-elle devoir être généralisée, et je ne vois pas comment notre pays y échapperait. Si je me suis déclaré favorable à ce que l'entrée en vigueur de l'écotaxe soit repoussée le temps de trouver des modalités d'application tenant compte des revendications de ceux de nos concitoyens manifestant pour des raisons louables, je pense que nous devons prendre garde aux signaux que nous adressons à l'ensemble des Français en matière d'environnement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe SRC.*)

M. André Chassaigne. Très bien !

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 68. (*Il est procédé au scrutin.*)

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	77
Nombre de suffrages exprimés	77
Majorité absolue	39
Pour l'adoption	17
contre	60

(*L'amendement n° 68 n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 844.

M. Philippe Martin, ministre. La loi n° 2009-1291 du 26 octobre 2009 relative au transfert aux départements des parcs de l'équipement et à l'évolution de la situation des ouvriers des parcs et ateliers a conduit à transférer les parcs de l'équipement à des collectivités locales, principalement des départements –je suis d'ailleurs bien placé pour le savoir. L'article 11 de cette loi prévoit que les ouvriers qui en feraient la demande, dans les deux ans suivant la publication d'un décret en Conseil d'État fixant les conditions d'intégration dans la fonction publique territoriale, intégreraient celle-ci dans un cadre d'emploi existant.

Toutefois, en raison de difficultés à l'égard du régime de pensions et du fait de dispositions jugées insatisfaisantes par les personnels concernant le volet de l'intégration dans la fonction publique territoriale, le processus de finalisation des décrets d'application n'a pu être achevé. En particulier, le mécanisme de double pension, prévu par la loi de 2009, dont la mise en œuvre devait se faire par décret, pouvait entraîner une perte de revenus égale à un mois de pension par an, voire, dans certains cas, à plus de deux mois. En conséquence, les ouvriers mis à la disposition des collectivités en application de la loi de 2009, de l'ordre de 43 000 à ce jour, ne sont pas en mesure d'exercer leur droit d'option.

Le présent amendement a pour objet de permettre la levée des difficultés actuelles, afin que le processus d'intégration soit enfin mis en œuvre. Il prévoit en particulier la mise en place d'un montant garanti de pension, qui correspond à ce que l'État leur aurait de toute façon versé s'ils étaient restés agents de l'État en n'optant pas pour la fonction publique territoriale. Cela permettra de rendre cette dernière attractive pour 90 à 95 % des ouvriers des parcs et ateliers.

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

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Nous n'avons eu connaissance de cet amendement que très tardivement. Le modeste rapporteur que je suis n'ayant pas, à son sujet, d'avis très formé, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. Marc Le Fur. Je reviens un instant sur le débat précédent. (*Protestations sur les bancs du groupe SRC.*)

Mme la présidente. Je vous rappelle que nous discutons de l'amendement n° 844.

M. Marc Le Fur. Permettez-moi simplement de vous rappeler que j'ai énoncé ma position sur l'écotaxe le 6 novembre 2008, dans cette enceinte, en déposant l'amendement n° 212 visant à supprimer l'article 60 du projet de loi de finances pour 2009, qui créait l'écotaxe. Nous étions peu nombreux à défendre ce point de vue, avec Pierre Méhaignerie et quelques autres ; nous étions sans doute, plus que d'autres, alertés.

J'ajoute que ce n'est pas un sujet local et régional, mais bien un sujet national.

Par ailleurs, M. Faure, qui –chacun doit le savoir– joue un rôle considérable au sein du groupe socialiste, affirme que les coûts du transport sont insuffisants dans notre pays : il faut le dire aux entreprises et aux donneurs d'ordre. Il faut que chacun le sache. (*Exclamations sur les bancs du groupe SRC.*)

M. Jean-Yves Cautlet. Quel est le rapport avec l'amendement ?

M. Marc Le Fur. J'entends aussi M. Lambert nous expliquer que cette charge pourra être répercutée, mais il faut qu'il soit conscient que l'écotaxe a un coût supérieur à la marge des entreprises. Ce n'est pas hors sujet, mes chers collègues, ce sont des milliers de gens qui sont dans l'incertitude, quant à leur emploi, quant au devenir de leur entreprise. Cela mérite un peu d'attention.

M. Alain Fauré. Votre suffisance vous étouffera !

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

M. André Chassaigne. Je veux revenir sur cet amendement n° 844 du Gouvernement, que nous avons effectivement reçu très tard. De la même façon que je me suis impliqué dans l'examen des projets de loi relatifs au Grenelle de l'environnement, j'ai participé aux débats sur le transfert aux départements des parcs de l'équipement. À cette occasion, je m'étais fait l'écho de la très grande inquiétude des ouvriers des parcs et ateliers. Le transfert des parcs de l'État vers une collectivité territoriale suscitait en effet chez eux des interrogations, en particulier sur les retraites. Au cours des débats, des réponses avaient été apportées par le ministre de l'époque, mais elles ne s'étaient jamais traduites par des mesures législatives effectives, ce qui est le cas aujourd'hui. En effet, cet amendement règle le calcul des droits à pension par application d'un montant garanti. Les ouvriers des parcs et ateliers, sur ce point précis, seront particulièrement satisfaits.

Cela étant dit, il est une deuxième dimension que vous n'avez pas soulignée dans votre intervention, monsieur le ministre : je veux parler de la mise en place d'une commission nationale de classement, qui devra être consultée sur la proposition d'intégration, mais aussi sur le déroulement de carrière. Il y a là un problème. En effet, lors des débats que nous avons tenus, une garantie avait été apportée quant à l'automatisme du déroulement de carrière, qui devait se faire

de façon mécanique, sans qu'il soit question de recueillir l'avis d'une telle structure. L'introduire de cette disposition est à mes yeux une erreur. C'est pourquoi je souhaite, madame la présidente, présenter un sous-amendement –je n'ai pu le faire plus tôt –visant à supprimer le troisième alinéa, aux termes duquel : « Dans les cas prévus par le décret susmentionné, une commission nationale de classement est consultée sur la proposition d'intégration formulée par l'autorité territoriale de la collectivité d'accueil. L'organisation et la composition de cette commission sont fixées par ledit décret. » Il n'y a en effet aucune raison d'instituer un tel dispositif, qui n'a pas été appliqué aux autres transferts de personnel dans le cadre des lois de décentralisation.

Mme la présidente. Monsieur le président Chassaigne, les sous-amendements oraux ne sont pas recevables.

La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Monsieur le ministre, je veux m'assurer de l'impact financier de cette disposition sur les collectivités territoriales. En revanche, s'agissant de l'accompagnement social des personnels, il ne me semble pas qu'il y ait de difficultés ; à cet égard, même si, comme le rapporteur, je découvre l'amendement, je partage le point de vue qu'il a exprimé.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre.

M. Philippe Martin, ministre. Je veux rassurer Martial Saddier : cette mesure n'aura pas d'impact financier sur les collectivités territoriales. Je veux également dire à André Chassaigne que je me souviens parfaitement des questions que nous posions à l'époque : alors président du conseil général du Gers, j'avais moi-même posé une question au ministre au sujet de l'inquiétude des personnels.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. C'est la vertu du cumul !

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. C'est la vertu de l'expérience !

M. Philippe Martin, ministre. C'est pourquoi je suis très heureux de pouvoir répondre favorablement à leurs préoccupations. Par ailleurs, la commission de classement nous semble indispensable, les agents le savent. Il faut comprendre les contraintes des collectivités locales et préserver ce dispositif.

M. André Chassaigne. Je demande la parole, madame la présidente !

Mme la présidente. Monsieur le président Chassaigne, votre sous-amendement n'est pas recevable car il aurait dû être enregistré dans le système informatique Éloi.

Vous avez la parole.

M. André Chassaigne. Comment peut-on enregistrer un sous-amendement à un amendement que l'on vient de découvrir ? Je ne veux pas en faire une affaire, mais je répète que l'on a découvert en séance un amendement qui n'apparaissait pas dans le système informatique ; je l'ai vérifié. Il était donc manifestement impossible de le sous-amender.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Il a raison !

M. André Chassaigne. Je ne veux pas insister davantage, car l'amendement offre des avancées pour les ouvriers des parcs et ateliers, mais je trouve absolument inacceptable que l'on oppose l'irrecevabilité à mon sous-amendement.

(L'amendement n° 844 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué, pour soutenir l'amendement n° 843.

M. Frédéric Cu villier, ministre délégué. Les ouvriers des parcs et ateliers employés dans les établissements de construction ou de réparation navale qui ont été exposés à l'amiante, et ceux qui ont déjà été reconnus atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante, bénéficient du dispositif de cessation d'activité anticipée. Toutefois, ce dispositif ne bénéficie pas à tous les fonctionnaires et agents non-titulaires relevant du ministère chargé de la mer, que l'amendement soumis à votre approbation permet de prendre en compte, en leur faisant bénéficier, dans les mêmes conditions, d'un départ précoce à la retraite sous la forme d'une cessation anticipée d'activité. Il s'agit donc, vous en conviendrez, d'un amendement qui poursuit un objectif d'équité.

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

Mme Annick Girardin, rapporteure spéciale. Comme pour le précédent, la commission n'a pu se prononcer sur cet amendement qui n'a été déposé qu'il y a quelques heures. Toutefois, à titre personnel, j'émet un avis favorable, pour trois raisons. En premier lieu, comme vous l'avez dit, monsieur le ministre délégué, il s'agit d'une mesure de justice et d'équité qui permettra à l'ensemble des fonctionnaires atteints d'une maladie professionnelle liée à l'amiante de percevoir une allocation spécifique de cessation d'activité. En deuxième lieu, il faut y insister, l'amendement prévoit aussi le cumul possible de cette allocation avec une pension militaire de retraite et une allocation temporaire d'invalidité, ce qui n'était pas le cas jusqu'à présent. Enfin, cette mesure, vous l'avez dit, ne concernera, au plus, qu'une trentaine d'agents et son coût est très limité –moins de 1,3 million d'euros –, ce qui ne rend pas nécessaire un abondement du programme « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer. »

(L'amendement n° 843 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 417.

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. L'amendement n° 417 vise à répondre à deux rapports de la Cour des comptes, qui mettent en évidence des coûts cachés, non pris en compte dans le budget de l'État, concernant la filière nucléaire. Cet amendement porte sur les coûts futurs du nucléaire, notamment les charges futures liées aux combustibles usés et au démantèlement. La Cour des comptes a mis en évidence les fortes incertitudes pesant sur les installations nécessaires au traitement des déchets radioactifs et à leur stockage –je pense en particulier au projet CIGEO, dont on ne connaît pas le coût –, ainsi que sur le démantèlement. Dès lors que l'on ignore ces coûts, qui sont garantis par l'État, en sa qualité, notamment, d'actionnaire principal d'EDF, une charge potentielle pèse sur les comptes de l'État. La Cour des comptes demande donc qu'ils figurent dans la partie hors bilan des comptes de l'État. Aussi cet amendement demande-t-il au Gouvernement de remettre

au Parlement un rapport qui évalue l'impact de ces charges futures sur les finances publiques, et précise de quelle manière on pourrait les présenter dans la partie hors bilan.

M. Martial Saddier. C'est de l'acharnement !

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

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Le nucléaire est, à mes yeux, une chance pour la France. Ses coûts le rendent encore et toujours opportun sur le plan économique. C'est un choix intelligent de notre pays, sur les plans environnemental et économique. Aussi, faisant preuve de cohérence, j'estime que c'est une bonne idée que de proposer l'élaboration de ce rapport. Je suis favorable à votre amendement à la condition que vous retiriez la dernière phrase, concernant la présentation de ces engagements en hors bilan. J'approuve en effet la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement sur l'impact sur les finances publiques, mais il ne me paraît pas judicieux de l'accompagner de la présentation d'engagements hors bilan, qui devraient être explicités dans l'annexe du compte général de l'État.

M. Bertrand Pancher. Très bien !

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

M. Philippe Martin, ministre. Je connais l'argumentation développée par Denis Baupin. Je ne conteste pas, d'ailleurs, l'intérêt qu'il y aurait à disposer de ce genre d'informations, mais je rappelle à la représentation nationale que nous allons avoir très prochainement un grand débat, dans le cadre de la préparation de la loi de transition énergétique, et je souhaiterais que cette question soit abordée à ce moment-là. C'est pourquoi je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, mon avis serait défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Goua, rapporteur spécial.

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Il faut lire le rapport de la Cour des comptes jusqu'au bout. En effet, les deux entreprises qui gèrent le nucléaire en France, EDF et AREVA,...

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Il y a le CEA, aussi !

M. Marc Goua, rapporteur spécial. ...ont des actifs cantonnés qui couvrent les coûts, même s'il y a des incertitudes, quasiment à 100 % pour AREVA et à 80 % pour EDF. La deuxième partie de l'amendement, ainsi que l'indiquait M. Mariton, viendrait donc conforter quelque chose qui est déjà couvert par des actifs non risqués. Je suis donc défavorable à cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dhuicq.

M. Nicolas Dhuicq. Une loi a été votée en 2006 sur la gestion des déchets nucléaires, un projet de loi devrait prochainement être examiné sur le sujet qui prendra en compte les différents projets de l'ANDRA, l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs.

Le rapport demandé, tel qu'il est présenté dans l'amendement, est extrêmement pervers.

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Non, ce n'est pas mon style !

M. Nicolas Dhuicq. Il n'aurait en effet d'intérêt que s'il comparait réellement les différentes sources d'énergie. Un tableau qui montrerait les coûts de l'énergie nucléaire sans en montrer les bénéfices...

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Parce qu'il y en a ?

M. Nicolas Dhuicq. ...en termes d'indépendance énergétique pour la population française et sans les comparer avec les autres énergies serait partial. Ce serait contradictoire d'ailleurs avec ce qu'un collègue socialiste, M. Le Guen, disait tout à l'heure par rapport au modèle allemand. L'Allemagne va en effet faire payer par les Français son modèle de développement électrique, ce qui est très paradoxal. Si nous adoptions cet amendement en l'état, nous nous porterions à nous-mêmes un coup de poignard dans le dos quant à notre indépendance électronucléaire et plus largement énergétique.

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

M. Bertrand Pancher. Je suis tout à fait favorable à la transparence, et je ne vois pas pourquoi on s'opposerait à cette demande de transparence sur les chiffres du nucléaire. En outre, c'est parce que, dans le passé, on a souvent eu tendance à passer en force sur ce sujet, voire à masquer un certain nombre de réalités, que l'ensemble de nos concitoyens expriment aujourd'hui ces oppositions, ces craintes.

Mettre sur un pied d'égalité l'ensemble des énergies me semble être également une réflexion de bon sens. Si M. le ministre s'engage fermement à ce que cela soit évoqué dans le prochain projet de loi, il serait alors peut-être utile d'établir cette étude comparative transparente, en particulier pour la filière nucléaire.

Mme la présidente. Monsieur Baupin, souhaitez-vous retirer votre amendement ?

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Je n'ai pas été complètement convaincu, monsieur le ministre. Au demeurant, je veux vous aider à préparer le projet de loi que vous avez évoqué en faisant en sorte que vous disposiez du maximum d'informations.

J'ai noté plusieurs incohérences dans les propos qui ont été tenus. Monsieur Goua, vous affirmez que tous ces coûts ont été prévus ; si tel est le cas, le rapport qui sera établi le montrera. Je m'étonne que la Cour des comptes se trompe à ce point...

M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques. Cela arrive !

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Lisez l'intégralité du rapport !

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Je l'ai lu, monsieur Goua ! Je lis les rapports avant de rédiger mes amendements, vous savez !

M. Marc Goua, rapporteur spécial. Je vous indiquerai la page !

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. En l'occurrence, si vous me permettez de poursuivre mon propos, si vous aviez raison, cela ne vous coûterait rien d'approuver la réalisation d'un tel rapport, puisque celui-ci démontrerait la pertinence de votre argument.

Concernant la transparence sur les coûts de toutes les énergies, monsieur Pancher, je suis parfaitement d'accord avec vous. Cependant, le rapport de la Cour de comptes sur les énergies renouvelables n'a absolument pas mis en évidence le fait que celles-ci comporteraient des coûts cachés à prendre en compte qui pèseraient sur le budget de l'État. En revanche, il l'a démontré concernant le nucléaire.

C'est la raison pour laquelle je propose cet amendement. Afin d'aboutir à un compromis, j'accepte de le modifier comme l'a suggéré M. Mariton et de supprimer la dernière phrase du dispositif.

Mme la présidente. L'amendement n° 417 est donc ainsi modifié: la phrase: « Ces engagements hors bilan doivent être explicités dans l'annexe du compte général de l'État » est supprimée.

(L'amendement n° 417, tel qu'il vient d'être rectifié, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, pour soutenir l'amendement n° 416.

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Cet amendement a été déposé dans le même état d'esprit que le précédent. M. Goua ne pourra pas dire cette fois-ci que le rapport de la Cour des comptes n'est pas clair sur le sujet, car celui-ci évoque précisément l'absence totale ou quasiment totale de prise en compte du coût d'un accident majeur. On va encore nous dire qu'on veut plomber la filière nucléaire, mais demandez donc aux Japonais aujourd'hui ce qu'ils pensent du coût de la filière nucléaire et de son poids pour leur économie!

À partir du moment où l'Autorité de sûreté nucléaire française a affirmé qu'un accident nucléaire majeur était possible en France, où le rapport de la Cour des comptes estime le coût de cet accident nucléaire majeur entre 600 milliards et 1 000 milliards d'euros s'il s'agit d'un accident du type de ceux de Fukushima ou de Tchernobyl, où l'IRSN a fait la démonstration que les coûts pouvaient même être plus élevés encore, selon la météo et la proximité du site impacté avec les grandes agglomérations, nous nous trouvons face à des chiffres très importants qui vont peser sur le budget de l'État en cas d'accident. La Cour des comptes note donc que ces coûts doivent logiquement figurer dans le budget de l'État, pour qu'on ait le moyen de comparer le coût des différentes énergies.

Le présent amendement vise donc à ce qu'un rapport soit réalisé pour estimer ces coûts et les porter à la connaissance de tous, en les faisant éventuellement figurer en annexe du compte général de l'État.

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

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial. Je souhaiterais attirer l'attention de l'auteur de l'amendement sur l'excellent rapport que j'ai publié à la fin du mois d'octobre 2013 et dans lequel je rappelle un certain nombre de chiffres sur les accidents nucléaires. L'IRSN estime le coût à 400 milliards d'euros, et non pas à une somme approximativement située entre 600 milliards et 1 000 milliards d'euros.

Ce rapport que j'ai commis en tant que rapporteur spécial chargé de la prévention des risques assume le fait qu'un accident nucléaire puisse arriver. S'agissant de l'expérience tout à fait malheureuse de l'accident majeur qui s'est produit au Japon, l'État en a assumé le risque: or, si l'accident n'a fait aucune victime sanitaire, les conséquences matérielles ont été considérables. Assumer ou non ce type d'accidents constitue un choix souverain.

À cet égard, comme l'affirmait notre collègue Bertrand Pancher, je trouve que ce type d'amendements est bienvenu. Si je pense que ce risque peut être assumé, et c'est ce que j'explique dans mon rapport, j'estime néanmoins

qu'il ne doit pas être caché. Par conséquent, en toute cohérence avec ce que j'indiquais pour l'amendement précédent, si l'auteur du présent amendement en supprime la dernière phrase, j'y serai favorable.

Le choix nucléaire est un choix que notre pays peut et doit continuer de porter en étant lucide sur le caractère essentiel des mesures de prévention des accidents et sur la possibilité d'occurrence, aussi infime soit-elle, de tels accidents. Ce débat ne doit pas être masqué aux Français. Il peut avoir pour issue une réponse positive: assumer et couvrir le risque tout en le chiffrant.

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

M. Philippe Martin, ministre. M. Baupin disait qu'il avait rédigé cet amendement dans le même état d'esprit que le précédent. Je suis moi aussi dans le même état d'esprit.

Bien évidemment, sur cet amendement comme sur le précédent, le Gouvernement souhaite que les discussions aient lieu. Elles ont d'ailleurs été initiées à l'occasion du débat national sur la transition énergétique et seront approfondies lors de la préparation du projet de loi de transition énergétique. C'est pourquoi je demande à son auteur de retirer cet amendement; à défaut, j'émets un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dhuicq.

M. Nicolas Dhuicq. Le paradoxe que soulève cet amendement dévoile l'idéologie qui le sous-tend. En effet, comment chiffrer un tel accident? Comment chiffrer quelque chose qui est par essence chaotique? L'accident de Fukushima n'est pas lié à une technologie – ce n'est d'ailleurs pas celle des centrales françaises – mais, comme vous le savez, au non-respect du savoir des anciens japonais qui avait posé cette pierre indiquant le niveau auquel l'eau pouvait monter en cas de tsunami.

Nous ne sommes pas dans cette situation en France, et vous le savez parfaitement, monsieur Baupin, vous qui n'êtes portés que par votre volonté absolue d'empêcher la production d'électricité par la fission de l'atome. Mais vous vous piègez vous-mêmes: comment allez-vous chiffrer les effets à long terme sur les biotopes? Comment allez-vous chiffrer l'éventuelle mutation génétique? Comment allez-vous chiffrer la disparition éventuelle d'espèces ou la création de nouvelles espèces? C'est totalement impossible!

Ainsi que l'a indiqué le rapporteur, le nucléaire ne peut être porté que par les États, ne serait-ce que parce qu'il faut un siècle pour construire, faire tourner et démanteler une centrale. Votre question est donc selon moi sans réponse. Sa seule justification réside dans votre volonté idéologique absolue de détruire toute possibilité de création d'énergie nucléaire non seulement par la fission, mais aussi à terme, ce qui constitue pourtant le seul espoir de l'humanité, par la fusion, car vous savez pertinemment que si nos sociétés développées ne parviennent pas à découvrir la fusion nucléaire elles disparaîtront. Vous ne parviendrez pas à répondre aux besoins d'énergie par l'éolien et le solaire si nous ne découvrons pas la fusion dans les trente ou cinquante années qui viennent.

Au demeurant, le parti politique auquel vous appartenez affirme fort justement que les ressources en uranium ne sont pas inépuisables. Vos contradictions sont donc bien visibles. Le rapport que vous demandez est sans objet, sauf à consi-

dérer qu'il n'y a pas d'activité humaine sans risque et à comparer le rapport coût-bénéfice du nucléaire avec celui des autres types d'énergies.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Goua, rapporteur spécial.

M. Marc Goua, rapporteur spécial. L'IRSN retient une fourchette extrêmement large pour l'évaluation des coûts d'un accident nucléaire : elle est comprise entre 160 milliards d'euros et 1 000 milliards d'euros si l'on prend en compte les conséquences externes. Ainsi que vous venez de le dire, monsieur Dhuicq, on ne peut absolument pas le chiffrer. Je ne vois d'ailleurs pas précisément quelle somme pourrait être inscrite hors bilan.

Permettez-moi de revenir sur l'amendement précédent. Les coûts de démantèlement varient selon le scénario : soit on retourne à l'herbe, c'est-à-dire qu'on sème des carottes et des poireaux immédiatement après le démantèlement, soit on confine et on laisse du temps au temps.

Je ne suis pas opposé à l'établissement d'un rapport, bien que la Cour des comptes et l'IRSN en aient déjà publié plusieurs sur le sujet. En revanche, je ne vois pas l'intérêt d'une inscription hors bilan, dont l'effet sur le budget de l'État ne peut être que négatif.

Mme la présidente. La parole est à M. Denis Baupin, rapporteur pour avis.

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Monsieur Dhuicq, je vous remercie de souligner à quel point un accident nucléaire dépasserait l'entendement. Les conséquences que vous avez décrites sur les biotopes et les générations à venir démontrent bien à quel point, en la matière, cette technologie dépasse toutes les autres. Vous pouvez bien sûr affirmer qu'on ne pourrait pas se passer de nucléaire à l'avenir, mais 99 % des pays du monde y parviennent aujourd'hui, ce qui prouve bien que c'est tout à fait possible.

Vous affirmez que si un accident a lieu, ses coûts incomberont à l'État ; c'est exactement ce que nous disons et ce qui est inscrit dans le rapport de la Cour des comptes. Nous, responsables politiques qui assumerions un tel choix, devons cependant être en mesure de préciser les conséquences qu'un tel accident aurait sur le budget de l'État. Tel est l'objet de cet amendement.

Monsieur Goua, vous objectez que nous ne pourrions pas établir d'estimation, mais pourquoi la Cour des comptes en a-t-elle formulé la demande ? Pourquoi l'IRSN travaille-t-il sur le sujet depuis des mois, des années ? Des rapports ont d'ailleurs déjà été publiés. Il s'agit simplement de chiffrer des conséquences. Alors qu'on demande pour n'importe quelle activité que l'industriel s'assure, pourquoi n'y aurait-il ici aucune assurance ? Sans doute parce que le coût est incalculable. Pour autant, il n'est pas incalculable. Différentes hypothèses peuvent être posées pour effectuer un tel calcul. La Cour des comptes souhaite que le calcul soit établi et inscrit dans le hors-bilan. La demande formulée dans le présent amendement n'est donc pas incohérente ou impossible, puisqu'elle correspond à une demande de la Cour des comptes.

Mme la présidente. Monsieur Baupin, l'amendement n° 416 est-il maintenu ?

M. Denis Baupin, rapporteur pour avis. Oui, madame la présidente. En outre, j'accepte, une fois encore pour favoriser une avancée, de supprimer la dernière phrase de cet amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 416 est donc ainsi modifié : la phrase : « Ces engagements hors bilan doivent être explicités dans l'annexe du compte général de l'État » est supprimée.

(L'amendement n° 416, tel qu'il vient d'être rectifié, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Olivier Falorni, pour soutenir l'amendement n° 263.

M. Olivier Falorni. À deux heures et quart du matin, je vous présenterai très sommairement cet amendement. Après vous avoir parlé des canaux de montagne, je serai un peu plus dans mon élément pour vous parler du milieu marin.

Cet amendement vise à ce que le Gouvernement mette à l'étude les conditions de financement de la protection du milieu marin, dont sera en charge, entre autres missions, la future Agence française de la biodiversité. Cette agence disposera ainsi des moyens nécessaires pour assumer pleinement ces missions, lesquelles, confiées actuellement à l'Agence des aires marines protégées, connaissent une augmentation mécanique avec la création des parcs marins et le déploiement du réseau Natura 2000 en mer et de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin.

Ce rapport permettrait du même coup de prendre en compte les propositions déjà formulées en la matière par la commission du développement durable de l'Assemblée nationale dans son rapport sur le projet de loi de finances pour 2013. La commission avait en effet rappelé la croissance du coût de la politique de protection du milieu marin – estimé à 100 millions d'euros par an en 2015 et 500 millions d'euros en 2020 – et engagé le Gouvernement à initier une réflexion sur ce changement d'échelle et sur le financement de la protection du milieu marin. Ce financement ne peut être recherché, compte tenu du contexte économique, qu'après des usagers qui y contribuent à l'heure actuelle de manière marginale, voire pas du tout.

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

M. Alain Rodet, rapporteur spécial. Défavorable. Il faut attendre l'année 2014, dont nous sommes très proches, et la mise en place de l'Agence française de la biodiversité. Si, sur le fond, notre collègue a de bonnes raisons de proposer cet amendement, il ne faut pas brûler les étapes. Un peu de patience ne gâtera rien !

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

M. Philippe Martin, ministre. J'ai évoqué cette question avec Paul Giacobbi au mois d'octobre, à Ajaccio, à l'occasion du congrès mondial des aires marines protégées. Outre ce qui vient d'être dit sur l'échéance de 2014, je me suis engagé le 7 novembre, en commission élargie, à ce que cette question spécifique des granulats marins soit traitée dans le cadre d'une mission en cours qui regroupe trois grands corps : l'agriculture, les finances et l'écologie. Il faut laisser cette mission sur les redevances du domaine public maritime aller jusqu'au bout avant de prendre une décision. Voilà pourquoi je me vois contraint de demander le retrait de cet amendement. À défaut, j'émets un avis défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Falorni, retirez-vous l'amendement n° 263 ?

M. Olivier Falorni. Laissons la mission travailler ! Compte tenu de l'engagement pris par M. le ministre, je retire mon amendement.

(L'amendement n° 263 est retiré.)

**Budget annexe
« Contrôle et exploitation aériens »
(état C)**

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

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

**Compte d'affectation spéciale
« Aides à l'acquisition de véhicules
propres »
(état D)**

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

(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres » sont adoptés.)

**Compte d'affectation spéciale
« Financement des aides aux collectivités
pour l'électrification rurale »
(état D)**

Mme la présidente. J'appelle les crédits du compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale », inscrits à l'état D.

(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale » sont adoptés.)

**Compte d'affectation spéciale
« Services nationaux de transport
conventionnés de voyageurs »
(état D)**

Mme la présidente. J'appelle les crédits du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs », inscrits à l'état D.

(Les crédits du compte d'affectation spéciale « Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs » sont adoptés.)

Mme la présidente. Nous avons terminé l'examen des crédits relatifs à l'écologie, au développement et à la mobilité durables.

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, aujourd'hui, à dix heures :

Suite de la discussion de la seconde partie du projet de loi de finances pour 2014 : culture ; médias, livre et industries culturelles.

La séance est levée.

(La séance est levée, le mercredi 13 novembre 2013, à deux heures vingt.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

NICOLAS VÉRON



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu..... 1 an	197,60
33	Questions..... 1 an	146,40
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu..... 1 an	177,60
35	Questions..... 1 an	106,00
85	Table compte rendu..... 1 an	37,50

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 11 décembre 2012 publié au *Journal officiel* du 13 décembre 2012

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : 01-40-58-75-00 – Accueil commercial : 01-40-15-70-10 – Télécopie abonnement : 01-40-15-72-75

Prix du numéro : 3,65 €
(Fascicules compte rendu et amendements)