

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2014-2015

Séance(s) du mercredi 12 novembre 2014

Articles, amendements et annexes



SOMMAIRE

54^e séance

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2015

Texte du projet de loi – n° 2234	3
--	---

55^e séance

PLF POUR 2015	49
---------------------	----

54^e séance

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2015
Texte du projet de loi – n° 2234

SECONDE PARTIE
MOYENS DES POLITIQUES PUBLIQUES
ET DISPOSITIONS SPÉCIALES

TITRE I^{ER}

AUTORISATIONS BUDGÉTAIRES POUR 2015
– CRÉDITS ET DÉCOUVERTS

I. – CRÉDITS DES MISSIONS

Article 32

Il est ouvert aux ministres, pour 2015, au titre du budget général, des autorisations d'engagement et des crédits de paiement s'élevant respectivement aux montants de 410 613 652 074 € et de 395 617 020 335 €, conformément à la répartition par mission donnée à l'état B annexé à la présente loi.

ÉTAT B

(Article 32 du projet de loi)
Répartition, par mission et programme,
des crédits du budget général

BUDGET GÉNÉRAL

Mission « Immigration, asile, intégration »

<i>(en euros)</i>		
Mission	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Immigration, asile et intégration	655 959 140	666 096 140
Immigration et asile	596 882 140	606 456 140
Intégration et accès à la nationalité française	59 077 000	59 640 000

Amendement n° 618 présenté par le Gouvernement.

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

<i>(en euros)</i>		
Programmes	+	-
Immigration et asile	3 500 000	0
Intégration et accès à la nationalité française	0	0
TOTAUX	3 500 000	0
SOLDE	3 500 000	

ÉTAT B

(Article 32 du projet de loi)
Répartition, par mission et programme,
des crédits du budget général

BUDGET GÉNÉRAL

Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

(en euros)		
Mission	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Écologie, développement et mobilité durables	7 880 196 903	7 327 195 667
Infrastructures et services de transports	3 218 383 945	3 241 993 945
Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture	191 588 017	191 150 001
Météorologie	205 780 000	205 780 000
Paysages, eau et biodiversité	277 027 407	275 927 407
Information géographique et cartographique	97 032 000	97 032 000
Prévention des risques	304 048 582	248 995 854
<i>Dont titre 2</i>	<i>40 847 716</i>	<i>40 847 716</i>
Énergie, climat et après-mines	541 628 147	545 173 338
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	3 044 708 805	2 521 143 122
<i>Dont titre 2</i>	<i>1 996 338 675</i>	<i>1 996 338 675</i>

Amendement n° 676 présenté par le Gouvernement.

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)		
Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	0
Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	0
Météorologie	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Information géographique et cartographique	0	0
Prévention des risques	0	0
<i>Dont titre 2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Énergie, climat et après-mines	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	211 000	0
<i>Dont titre 2</i>	<i>211 000</i>	<i>0</i>
TOTAUX	211 000	0
SOLDE	211 000	

Amendement n° 698 présenté par M. Giraud, M. Schwarzenberg, M. Carpentier, M. Chalus, M. Charasse, M. Claireaux, Mme Dubié, M. Falorni, M. Giacobbi, Mme Hobert, M. Jérôme Lambert, M. Moignard, Mme Orliac, M. Robert, M. Saint-André et M. Tourret.

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)		
Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	1 000 000
Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	0
Météorologie	0	0
Paysages, eau et biodiversité	1 000 000	0
Information géographique et cartographique	0	0
Prévention des risques	0	0
<i>Dont titre 2</i>	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
<i>Dont titre 2</i>	0	0
TOTAUX	1 000 000	1 000 000
SOLDE	0	

Amendement n° 702 présenté par M. Giraud, M. Schwarzenberg, M. Carpentier, M. Chalus, M. Charasse, M. Claireaux, Mme Dubié, M. Falorni, M. Giacobbi, Mme Hobert, M. Jérôme Lambert, M. Moignard, Mme Orliac, M. Robert, M. Saint-André et M. Tourret.

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)		
Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	0
Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture	0	0
Météorologie	0	0
Paysages, eau et biodiversité	1 000 000	0
Information géographique et cartographique	0	0
Prévention des risques	0	1 000 000
<i>Dont titre 2</i>	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
<i>Dont titre 2</i>	0	0
TOTAUX	1 000 000	1 000 000
SOLDE	0	

Après l'article 50

Amendement n° 703 présenté par M. Giraud, Mme Dubié, M. Schwartzberg, M. Carpentier, M. Chalus, M. Charasse, M. Claireaux, M. Falorni, M. Giacobbi, Mme Hobert, M. Krabal, M. Jérôme Lambert, M. Moignard, Mme Orliac, M. Robert, M. Saint-André et M. Tourret.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

I. – Le II de l'article L. 213–10–9 du code de l'environnement est complété par un 7° ainsi rédigé :

« 7° Les prélèvements effectués en zone de montagne pour l'irrigation gravitaire, par des canaux traditionnels gérés de manière collective. ».

II. – La perte de recettes pour les Agences de l'eau est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement n° 22 présenté par M. Heinrich.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

Après le 3° du II de l'article L. 541–10 du code de l'environnement, il est inséré un 3° *bis* ainsi rédigé :

« 3° *bis* Que la couverture des coûts de collecte, de tri et de traitement soit portée, à minima, à 50 % des coûts moyens du service public de gestion des déchets ménagers et assimilés au terme du premier agrément et à 80 % de ces coûts après cinq ans d'existence ; ».

Amendement n° 23 présenté par M. Heinrich.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

L'article L. 541–10–1 du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa du I, après le mot : « finaux », sont insérés les mots : « et tout producteur, importateur ou distributeur de textiles sanitaires (mouchoirs en papier, essuie tout, essuie mains, papier toilette, nappes et serviettes en papier) » ;

2° Les 2° et 3° du II sont supprimés.

Amendement n° 24 présenté par M. Heinrich.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

Au premier alinéa de l'article L. 541–10–3 du code de l'environnement, les mots : « d'habillement » sont remplacés par les mots : « , des rideaux et voilages, des produits d'habillement ou de maroquinerie ».

Amendement n° 25 présenté par M. Heinrich.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 541–10–4 du code de l'environnement, le mot : « ménagers » est supprimé.

Amendement n° 799 présenté par M. Le Roux, M. Duron, M. Olivier Faure, M. Pauvros, M. Savary et M. Rodet.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

I. – L'article 302 *bis* K du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa du I, les mots : « et du budget général de l'État » sont supprimés ;

2° Le III est abrogé.

II. – L'article 45 de la loi n° 2007–1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008 est abrogé.

II. – Les I et II entrent en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2016.

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement n° 800 présenté par M. Le Roux, M. Olivier Faure, M. Duron, M. Pauvros, M. Rodet et M. Savary.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

I. – L'article 302 *bis* K du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le I est complété par un 3 ainsi rédigé :

« 3. La taxe n'est pas perçue lorsque le passager est en correspondance. Est considéré comme tel celui qui remplit les trois conditions suivantes :

« a) L'arrivée a eu lieu par voie aérienne sur l'aéroport considéré ou sur l'un des aéroports appartenant au même système aéroportuaire desservant la même ville ou agglomération ;

« b) Le délai entre les heures programmées respectives de l'arrivée et du départ n'excède pas vingt-quatre heures ;

« c) L'aéroport de destination finale est distinct de celui de provenance initiale et ne fait pas partie du même système aéroportuaire tel que mentionné au a. »

« Pour l'application du a, un décret précise les aéroports faisant partie d'un même système aéroportuaire. » ;

2° Au premier alinéa du 1 du II, après le mot : « taxe », sont insérés les mots : « , perçue en fonction de la destination finale du passager, ».

3° Au début du quatrième alinéa du 1 du II, sont insérés les mots : « Le tarif de la taxe est de : ».

II. – Le 1° du I entre en vigueur au 1^{er} janvier 2016.

III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Amendement n° 496 présenté par M. Alauzet, Mme Sas, Mme Abeille, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, M. Baupin, Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, Mme DufLOT, M. François-Michel Lambert, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili et M. Roumegas.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

L'article 1011 *bis* du code général des impôts est complété par un VII ainsi rédigé :

« VII. – Les véhicules dépassant un taux d'émission de 50 mg/km d'oxyde d'azote ne bénéficient d'aucun bonus au titre du décret n° 2012-925 du 30 juillet 2012 modifiant le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres. ».

Amendement n° 497 présenté par M. Alauzet, Mme Sas, Mme Abeille, Mme Allain, Mme Attard, Mme Auroi, M. Baupin, Mme Bonneton, M. Cavard, M. Coronado, M. de Rugy, Mme Duflot, M. François-Michel Lambert, M. Mamère, Mme Massonneau, M. Molac, Mme Pompili et M. Roumegas.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

L'article 1011 *bis* du code général des impôts est complété par un VII ainsi rédigé :

« VII. – Les véhicules dépassant un taux d'émission de 0,05 grammes de particules fines ne bénéficient d'aucun bonus au titre du décret n° 2012-925 du 30 juillet 2012 modifiant le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007 instituant une aide à l'acquisition des véhicules propres. ».

Amendements identiques :

Amendements n° 32 rectifié présenté par M. Heinrich et n° 790 rectifié présenté par Mme Guittet, Mme Bouziane, M. Premat, Mme Romagnan, Mme Martinel, Mme Alaux, M. Mennucci, Mme Huillier, M. Ménard, Mme Chapdelaine, Mme Gueugneau, M. Blazy, M. Daniel et Mme Martine Faure.

Après l'article 50, insérer l'article suivant :

Le 2° de l'article L. 121-8 du code de l'énergie est complété par les mots : « , lorsqu'au moins 25 % de ces coûts sont affectés à des opérations de maîtrise de l'énergie ».

Amendement n° 733 présenté par M. David Habib, Mme Adam, M. Tuaiva, M. Lurton, M. Morel-A-L'Huissier, M. Quentin, Mme Le Loch, M. Arnaud Leroy, Mme Alaux, Mme Berthelot, M. Folliot, M. Buisine, M. Aboubacar, M. Le Ray, M. Siré, M. Pellois, Mme Fabre, M. Huet, M. Vitel, M. Travert, Mme Le Dissez, M. Gosselin, M. Rouillard, M. Dufau, M. Denaja, Mme Grelier, M. Launay, M. Cuvillier, M. Fromantin, M. Chalus, M. Moreau et M. Decool.

Après l'article 50, insérer la division et l'intitulé suivants :

Après le 18° du I de l'article 128 de la loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005, il est inséré un 19° ainsi rédigé :

« 19° Politique maritime de la France. ».

Article 33

Il est ouvert aux ministres, pour 2015, au titre des budgets annexes, des autorisations d'engagement et des crédits de paiement s'élevant respectivement aux montants de 2 369 128 125 € et de 2 340 163 695 €, conformément à la répartition par budget annexe donnée à l'état C annexé à la présente loi.

ÉTAT C

(Article 33 du projet de loi)
Répartition, par mission et programme,
des crédits des budgets annexes
BUDGETS ANNEXES

(en euros)		
Mission	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Contrôle et exploitation aériens	2 168 018 936	2 151 034 066
Soutien aux prestations de l'aviation civile	1 558 192 847	1 558 192 847
<i>Dont charges de personnel</i>	<i>1 144 828 220</i>	<i>1 144 828 220</i>
Navigation aérienne	564 856 959	547 872 089
Transports aériens, surveillance et certification	44 969 130	44 969 130

Après l'article 62

Amendement n° 835 rectifié présenté par le Gouvernement.

Après l'article 62, insérer l'article suivant :

L'article 6-1 de la loi n° 89-1007 du 31 décembre 1989 relative au corps des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne est complété par un II ainsi rédigé :

« II. – Les ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, radiés des cadres par limite d'âge ou pour invalidité à compter du 1^{er} janvier 2012, lorsqu'ils n'ont pas pu acquérir la durée des services et bonifications nécessaire pour obtenir le pourcentage maximum de liquidation de la pension civile et militaire tel que défini à l'article L. 13 du code des pensions civiles et militaires de retraite, sont susceptibles de bénéficier d'un complément individuel temporaire pendant la même durée que celle fixée pour l'allocation temporaire

complémentaire définie au premier alinéa du I. Le versement de ce complément individuel temporaire se cumule avec celui de l'allocation temporaire complémentaire.

« Les dispositions du deuxième alinéa du I s'appliquent au complément individuel temporaire.

« Le montant et les modalités d'attribution du complément individuel temporaire sont définis par décret. »

Article 34

Il est ouvert aux ministres, pour 2015, au titre des comptes d'affectation spéciale et des comptes de concours financiers, des autorisations d'engagement et des crédits de paiement s'élevant respectivement aux montants de 183 208 963 328 € et de 183 066 646 102 €, conformément à la répartition par compte donnée à l'état D annexé à la présente loi.

ÉTAT D

(Article 34 du projet de loi)
Répartition, par mission et programme,
des crédits des comptes d'affectation spéciale
et des comptes de concours financiers

I. – COMPTES D'AFFECTATION SPÉCIALE

<i>(en euros)</i>		
Mission	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Aides à l'acquisition de véhicules propres	242 150 000	242 150 000
Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres	214 150 000	214 150 000
Contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants	28 000 000	28 000 000
Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale	377 000 000	377 000 000
Électrification rurale	369 600 000	369 600 000
Opérations de maîtrise de la demande d'électricité, de production d'électricité par des énergies renouvelables ou de production de proximité dans les zones non interconnectées, déclarations d'utilité publique et intempéries	7 400 000	7 400 000
Services nationaux de transport conventionnés de voyageurs	309 000 000	309 000 000
Exploitation des services nationaux de transport conventionnés	191 000 000	191 000 000
Matériel roulant des services nationaux de transport conventionnés	118 000 000	118 000 000

Compte rendu de la commission élargie du mercredi 5 novembre 2014

(Application de l'article 120 du Règlement)

Immigration, asile et intégration

La réunion de la commission élargie commence à seize heures vingt-cinq, sous la présidence de M. Dominique Lefebvre, vice-président de la commission des finances, de Mme Odile Saugues, vice-présidente de la commission des affaires étrangères, de M. Jean-Jacques Urvoas, président de la commission des lois, puis de M. Jean-Yves Le Bouillonnet, vice-président de la commission des lois.

M. Dominique Lefebvre, président. Monsieur le ministre de l'intérieur, nous sommes heureux de vous accueillir à nouveau en commission élargie, cette fois pour vous entendre sur les crédits du projet de loi de finances pour 2015 consacrés à la mission « Immigration, asile et intégration ».

Mme Odile Saugues, présidente. La commission des affaires étrangères s'est tout naturellement saisie pour avis de cette mission budgétaire, comme elle le fait chaque année. Notre rapporteur pour avis, Jean-Pierre Dufau, s'est intéressé en particulier à la dimension européenne, encore insuffisamment développée, des politiques publiques que porte la mission « Immigration, asile et intégration ».

Selon l'agence Frontex, les tentatives de traversée clandestine sont en très nette augmentation en Méditerranée centrale. Quel bilan peut-on faire de l'opération Mare Nostrum et de la *task force* pour la Méditerranée, mises en place l'année dernière, après le drame de Lampedusa ? Qu'attendez-vous de l'opération Triton qui a succédé le 1^{er} novembre dernier à l'opération Mare Nostrum ?

Notre système d'asile sera rénové dans le cadre du projet de loi que nous devrions bientôt examiner. Je m'en réjouis, car nous sommes parfois en deçà de la moyenne européenne s'agissant de l'accueil des réfugiés syriens et irakiens, pour lesquels des opérations spécifiques ont été décidées. Monsieur le ministre, je voudrais savoir où nous en sommes.

M. Jean-Jacques Urvoas, président. Monsieur le ministre, c'est un plaisir de vous retrouver pour la troisième fois dans le cadre de ces commissions élargies. Sur les crédits de la

présente mission, nous avons confié le travail à deux piliers de la commission des lois, Mme Marianne Chapdelaine et M. Éric Ciotti.

Mme Chapdelaine, qui va rapporter sur les crédits du programme « Immigration, intégration et accès la nationalité française », a mené une véritable enquête de terrain pour voir si les efforts menés par l'administration préfectorale pour améliorer l'accueil des étrangers en préfecture avaient porté leurs fruits. Je crois qu'elle nous dira le bien qu'il faut penser de ce travail, et sans doute quels progrès restent à accomplir.

De son côté, M. Ciotti a travaillé sur les crédits du programme « Asile », notamment sur le coût de la prise en charge des demandeurs d'asile, que ce soit l'hébergement ou l'allocation temporaire d'attente (ATA) – coût qu'il qualifie d'« explosif ».

Je ne doute pas que ces éléments nous permettront d'entrer dans le débat, que nous approfondirons dans les semaines qui viennent avec Sandrine Mazetier, rapporteure du projet de loi sur l'asile que vous aurez l'amabilité de venir nous présenter le mardi 25 novembre devant la commission des lois.

M. Laurent Grandguillaume, *rapporteur spécial de la commission des finances*. Pour 2015, la mission « Immigration, asile et intégration » s'efforce de concilier efforts d'économies nécessaires au rééquilibrage des finances de l'État et rebasage budgétaire pour tenir davantage compte de la réalité des besoins.

Au final, ses dotations repartiraient à la hausse, en dépassant les prévisions pour 2014 de 8,5 millions d'euros en autorisations d'engagement (+ 1,3 %) et de 7,3 millions en crédits de paiement (+ 1,1 %), pour s'élever respectivement à 655,9 et 666,1 millions d'euros. Elles resteraient toutefois en deçà du niveau global voté en loi des finances initiale pour 2013, grâce au complément de 36,8 millions d'euros attendu des fonds de concours européens, eux-mêmes en hausse de 10 millions d'euros par rapport aux anticipations pour 2014. L'ensemble retrouverait ainsi le niveau prévu en 2013 et serait cohérent avec la consommation de crédits de paiement constatée sur cet exercice. En revanche, il serait en retrait de 22,5 millions d'euros par rapport aux dépenses totales d'autorisations d'engagement.

Même si l'évolution des huit actions de la mission est diverse, c'est encore le programme 104 « Intégration et accès à la nationalité française » qui supportera l'essentiel des économies. Je regrette cette diminution des moyens alloués aux dispositifs qui visent à lever les difficultés linguistiques, professionnelles ou culturelles pour favoriser une plus grande autonomie et une meilleure insertion des personnes étrangères dans notre société – politiques qui ont fait l'objet de mon contrôle cette année.

Dans un contexte de réduction des dépenses publiques, des arbitrages sont indispensables et assortis d'un double enjeu pour le Gouvernement : réussir à stabiliser et, à terme, faire décroître les dépenses d'asile, d'un côté ; optimiser l'utilisation des moyens réduits alloués aux politiques d'intégration, de l'autre.

Monsieur le ministre, j'ai cinq questions à vous poser.

Premièrement, le projet de loi relatif à la réforme de l'asile déposé par le Gouvernement vise à améliorer les droits des demandeurs d'asile, mais aussi à écarter plus rapidement les

demandes infondées qui engorgent le dispositif et engendrent d'importants surcoûts. Je ne parlerai pas des difficultés en préfecture. En attendant son éventuelle adoption, le Gouvernement a d'ores et déjà pris plusieurs mesures pour améliorer le fonctionnement du dispositif et la maîtrise de ces dépenses. Il a ainsi autorisé la Cour nationale du droit d'asile (CNDA) et l'Office de protection des réfugiés et apatrides (OFPRA) à recruter de nouveaux agents instructeurs et transféré la gestion de l'ATA de Pôle emploi à l'Office français de l'immigration et de l'intégration (OFII).

Si l'on peut espérer de ces mesures une stabilisation des dépenses, voire des économies, les prévisions budgétaires pour 2015 me semblent toutefois très insuffisantes. Par rapport aux consommations de 2013, qui donnent une idée du niveau des besoins réels, les crédits prévus pour l'hébergement d'urgence seraient en retrait de plus de 17 millions d'euros et ceux de l'ATA d'au moins 39 millions. En outre, selon vos services, il manquerait 135 millions d'euros pour boucler les besoins en allocation en 2014. Si l'on se réfère aux prévisions d'exécution pour 2014, les dotations de l'ATA en 2015 seraient sous-budgétées de 160 millions d'euros. Comment expliquez-vous l'optimisme de ces prévisions ?

Deuxièmement, cette même réforme de l'asile comprendrait la transformation d'une partie des places d'hébergement d'urgence en places de centres d'accueil des demandeurs d'asile (CADA). Or le projet de budget pour 2015 ne prévoit d'augmenter ni les places en CADA ni les dotations correspondantes, même par transfert des crédits alloués à l'hébergement d'urgence dédié. Comment comptez-vous procéder pour donner sa pleine mesure au Projet de schéma national de l'hébergement des demandeurs d'asile, qui doit assurer une meilleure prise en charge tout en permettant une orientation directive des arrivants ?

Troisièmement, le Gouvernement a déposé un second projet de loi relatif aux droits des étrangers, en vue de renforcer l'accompagnement des étrangers primo-arrivants pour favoriser leur intégration plus rapide dans la société française. Cette réforme devrait faire évoluer sensiblement les missions de l'opérateur central de ce dispositif, l'OFII. Celui-ci verra également ses charges affectées par la réforme de l'asile, mais pas de renforcement de son budget et son plafond d'emplois. Comment l'OFII pourra-t-il faire face à ses futures charges, surtout s'il conserve la gestion du contrôle médical des primo-arrivants, alors que les postes correspondants devaient être redéployés ? La décision ne semble pas encore avoir été arrêtée. Il est important d'éclairer le Parlement sur cette question.

Quatrièmement, dans le champ de l'intégration comme dans celui de l'accueil des demandeurs d'asile, la plupart des intervenants sont des associations dont l'équilibre financier est très souvent dépendant des ressources publiques. Elles sont alors particulièrement sensibles aux retards de paiement des fonds de concours européens, nombreux, comme à la complexité du suivi des dossiers et aux remboursements qui leur sont parfois demandés. Il serait regrettable que ces difficultés mettent en danger des acteurs indispensables ou dissuade ceux-ci de solliciter des financements utiles. Comment le Gouvernement travaille-t-il à faciliter l'utilisation, par ces intervenants, du nouveau fonds de concours européen « Asile, migration, intégration » (FAMI) programmé pour 2014-2020 ?

Cinquièmement, en juillet 2013, une mission d'information initiée par le Président de l'Assemblée nationale avait montré la fragilité de la condition sociale de nombre d'immigrés âgés pourtant installés depuis longtemps dans notre pays, et recommandé des actions publiques fortes. Or, recentrés sur l'accompagnement des étrangers primo-arrivants, les crédits de la mission ne devraient plus assurer le financement des actions, nationales ou locales, développées en faveur de ces publics. Qui plus est, les dispositifs de droit commun ne sont pas nécessairement adaptés à la spécificité de ces populations. Avec quels financements le Gouvernement compte-t-il traiter ces difficultés ?

M. Jean-Pierre Dufau, *rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères*. Comme l'a rappelé le rapporteur spécial, les crédits demandés pour la mission « Immigration, asile et intégration » devraient augmenter de 1,3 % en autorisations d'engagement par rapport à la loi de finances initiale pour 2014, et de 1,1 % en crédits de paiement. Dans le contexte budgétaire que nous connaissons, cet effort mérite d'être salué. Pour l'essentiel, les crédits supplémentaires viendront soutenir notre système d'asile, dont je n'ai pas besoin de rappeler la crise de grande ampleur qu'il traverse.

En 2015, priorité devrait être donnée à la réduction des délais d'examen des demandes d'asile, grâce au relèvement du plafond d'emplois de l'OFPRA et à l'augmentation de sa subvention pour charges de service public. La Cour nationale du droit d'asile (CNDA), fera également l'objet de mesures dans le cadre d'une autre mission budgétaire. La durée excessive des délais d'examen a des conséquences en cascade sur l'ensemble du système d'asile : elle fragilise les demandeurs, contribue à la saturation du dispositif d'accueil et rend plus complexe encore la question des déboutés du droit d'asile.

Je tiens à souligner le travail accompli par l'OFPRA et la CNDA. Leur engagement sans faille s'est traduit par d'ambitieux plans de réforme interne destinés à améliorer la qualité et l'efficacité de leur fonctionnement. Ces efforts devraient se poursuivre dans le cadre du projet de loi relatif à la réforme de l'asile que nous allons bientôt examiner.

Le rééquilibrage du dispositif d'accueil des demandeurs d'asile constitue une autre priorité de ce budget. Les capacités des centres d'accueil de demandeurs d'asile ont été sous-dimensionnées, alors que ce dispositif de droit commun constitue le meilleur accompagnement administratif et social des demandeurs d'asile. À la fin du mois de juin dernier, les CADA n'accueillaient que 37 % des demandeurs d'asile admis au séjour. Pour mieux tenir compte de la réalité, 4 000 places supplémentaires ont été créées en 2013 et 2014. Pour 2015, l'objectif est de porter à 50 % la part des demandeurs d'asile remplissant les conditions d'éligibilité effectivement accueillis en CADA. Quel pourrait être le rythme des créations de places supplémentaires ? Peut-on envisager d'en créer au moins 4 000 l'année prochaine ? La simplification des procédures de création de places prévue par le projet de loi relatif à la réforme de l'asile permettra-t-elle ensuite d'aller au-delà ?

Le système de Dublin permet de déterminer quel État européen est responsable du traitement d'une demande d'asile déposé par un ressortissant d'un État tiers. En 2013, 5 227 demandeurs d'asile en France ont fait l'objet de cette procédure et n'ont donc pas vu leur demande d'asile instruite par l'OFPRA, mais 645 d'entre eux seulement ont été effectivement transférés vers l'État membre concerné. La même année, la France a accueilli 824 demandeurs d'asile

dans ce même cadre. Quel jugement portez-vous sur le fonctionnement du système de Dublin en France ? Quelles améliorations pourraient y être apportées ?

De nombreuses attentes liées au premier accueil et à l'intégration des étrangers primo-arrivants devraient trouver des réponses dans le projet de loi relatif aux droits des étrangers. En particulier, un véritable parcours d'accueil et d'intégration sera créé sur cinq ans, assorti de prestations mieux adaptées aux besoins, d'objectifs de maîtrise de la langue française plus élevés et d'une meilleure articulation entre le dispositif d'accueil et d'intégration et la délivrance des titres de séjour. C'est dans ce cadre largement renoué que les crédits du programme 104 « Intégration et accès à la nationalité française » devraient être exécutés. L'année 2015 sera donc une année de transition, qui verra la montée en charge progressive du nouveau dispositif. Qu'en sera-t-il des années suivantes ? En 2013, une mission d'évaluation conduite par l'Inspection générale de l'administration (IGA) et par l'Inspection générale des affaires sociales (IGAS) avait conclu que la rénovation des politiques d'intégration nécessitait des efforts budgétaires nouveaux. Il faut dire que les crédits du programme 104 avaient diminué de plus de 20 % entre 2010 et 2014. La deuxième phase du nouveau parcours d'intégration s'accompagnera-t-elle de besoins budgétaires nouveaux ? Quelles précisions pouvez-vous nous apporter, à ce stade, sur leur financement ?

En ce qui concerne la gestion des frontières extérieures de l'Union européenne, les développements qui ont suivi le drame de Lampedusa en octobre 2013 ont montré les limites de la solidarité européenne, malgré la constitution d'une *task force* pour la Méditerranée et l'adoption, à diverses reprises, de conclusions par le Conseil européen. L'opération Mare Nostrum, principalement italienne, a permis de sauver de nombreuses vies en mer, mais elle s'est aussi accompagnée d'une augmentation importante des tentatives de traverser clandestinement la Méditerranée.

La nouvelle opération Triton, confiée à l'agence Frontex, devait monter en puissance à partir du 1^{er} novembre. Dans quelle mesure remplace-t-elle l'opération Mare Nostrum ? De quels moyens dispose-t-elle ? Quelle est sa zone d'intervention ? Il semblerait qu'elle soit appelée à se positionner plus au Nord que l'opération Mare Nostrum, c'est-à-dire plus près des côtes. Qu'en est-il exactement ? Les sauvetages en mer, conformément au droit international, feront-ils partie de ses attributions ?

Mme Marie-Anne Chapdelaine, *rapporteuse pour avis de la commission des lois, sur l'immigration, l'intégration et l'accès à la nationalité française*. Le budget de l'immigration s'élève, pour 2015, à plus de 655 millions d'euros en autorisations d'engagement, soit une augmentation de 1,32 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2014. Ce montant dit toute l'importance que notre pays accorde au séjour des ressortissants étrangers.

Je m'interroge néanmoins sur le montant des crédits inscrits à l'action 12 « Accompagnement des étrangers primo-arrivants ». Même en tenant compte du transfert à un autre programme du budget de la Cité nationale de l'histoire de l'immigration (CNHI), ces crédits apparaissent en légère baisse. Je rappelle, à ce propos, que le projet de loi relatif au droit des étrangers lie le niveau de la langue à l'obtention du titre de séjour, et que la délivrance de la carte de résident sera conditionnée par l'atteinte du niveau A2 du référentiel « français langue d'intégration » (FLI). Pensez-vous, monsieur le ministre, que les crédits

consacrés à l'enseignement du français dans le présent PLF seront à la hauteur des enjeux ? Déjà, des collectivités territoriales, comme la Ville de Rennes par exemple, sont obligées de compléter le dispositif de l'État.

De la même manière, l'action 11 « Accueil des étrangers primo-arrivants », qui correspond à la subvention pour charge de service public versée à l'OFII, est à peu près figée cette année, après avoir diminué l'année dernière. Ces moyens seront-ils suffisants pour permettre à l'OFII de faire face à toutes les missions qui lui seront confiées par les deux projets de loi relatifs à la réforme de l'asile et aux droits des étrangers en France ?

Si des économies doivent être recherchées, la fermeture d'un centre de rétention administrative (CRA) pourrait se justifier dès lors que le projet de loi relatif au droit des étrangers vise à mettre désormais l'accent sur les assignations à résidence. Dans le même souci, le délai maximum de rétention d'un étranger pourrait être ramené de quarante-cinq jours à trente-deux, dans la mesure où l'essentiel des éloignements a lieu avant trente-deux jours. En outre, la visite médicale obligatoire pour les étudiants pourrait être banalisée et effectuée auprès d'un médecin de ville ou des services de santé du CROUS.

J'en viens à mon avis budgétaire, que j'ai consacré cette année aux conditions d'accueil des ressortissants étrangers en préfecture. Confrontées à des flux massifs de demandeurs, ces dernières ont pu sembler débordées dans leur politique d'accueil. C'est ainsi que la préfecture de Seine-Saint-Denis, où je me suis déplacée, délivre plus de 84 000 titres de séjour par an. En outre, la régionalisation de l'admission au séjour des demandeurs d'asile n'a pas été sans effet sur l'engorgement de certaines préfectures de région.

Ce sujet a fortement attiré l'attention, tant des associations de défense des droits de l'homme, que des médias ou de vos services, monsieur le ministre. On a, en effet, pu voir, dans certaines préfectures, des files d'attente de plusieurs heures sans garantie d'accès aux guichets, des altercations à l'ouverture des portes et des trafics de tickets. Ce même constat avait été dressé par notre ancien collègue Matthias Fekl dans son rapport de mai 2013.

Face à cette situation, le Gouvernement n'est pas resté inactif. À la suite d'un rapport rendu en septembre 2012 par l'IGA, deux circulaires tendant à améliorer les conditions d'accueil des étrangers dans les préfectures ont été successivement publiées, l'une le 4 décembre 2012, l'autre le 3 janvier 2014. La seconde allongeait à six mois au lieu de quatre la durée de validité du premier récépissé de demande de titre de séjour, et uniformisait les listes de pièces justificatives à fournir. Une mission d'appui a été mise en place par votre ministère afin de veiller à la bonne mise en œuvre de ces dispositions et d'assister les préfectures dans leur action. Moyennant quoi, de réels progrès ont été accomplis, salués par les associations. J'ai pu les constater moi-même, tant à la préfecture de Seine-Saint-Denis qu'à celle d'Ille-et-Vilaine, où je me suis rendue avec mes collègues Elisabeth Pochon et Erwann Binet.

Les enquêtes de satisfaction menées auprès des usagers montrent toutefois que toutes les difficultés ne sont pas aplanies. Les titres pluriannuels de séjour vont être développés dans le cadre du projet de loi relatif aux droits des étrangers. Quels bénéfices peuvent en être attendus au regard des conditions d'accueil des ressortissants étrangers en préfecture ?

Par ailleurs, afin de fluidifier le traitement des dossiers, il est utile d'extraire certains publics de la file d'attente.

S'agissant des étudiants, une adaptation des décrets semble nécessaire afin de transférer la compétence préfectorale du lieu de domicile de l'étudiant à son lieu d'inscription. Le Gouvernement a-t-il des intentions à ce sujet ?

Pour finir, je mentionne dans mon avis un certain nombre de bonnes pratiques ou de suggestions d'expérimentation : engagement d'une démarche de certification de qualité des préfectures ; expérimentation de mise en réseau des fichiers des différentes institutions ; développement de moyens de prévention des risques psycho-sociaux auxquels à l'intention des agents des préfectures ; développement de systèmes d'information permettant aux ressortissants étrangers de suivre sur internet l'état d'avancement de leur dossier, sans avoir à se déplacer en préfecture. Quelles suites concrètes pourraient être données à ces pistes d'amélioration ?

M. Éric Ciotti, *rapporteur pour avis de la commission des lois, sur l'asile*. Notre dispositif de l'asile est aujourd'hui à la dérive. La demande d'asile s'est accrue de plus de 85 % entre 2007 et 2013, passant de 35 520 demandes à 66 251. Cette explosion a entraîné un engorgement complet du système : aujourd'hui, 30 000 dossiers sont en attente à l'OFPRA ; la durée moyenne de la procédure est passée de 118 jours en 2009 à 204 jours en 2013 ; le délai global d'examen des demandes d'asile atteint aujourd'hui une durée moyenne de seize mois. La longueur des délais rend problématique l'éloignement des déboutés, ceux-ci ayant recours bien souvent à d'autres procédures d'admission au séjour. La procédure d'asile est ainsi détournée de sa fin légitime et utilisée délibérément par des filières d'immigration clandestine.

Pour accueillir tous ces demandeurs d'asile, le nombre de places en CADA demeure très insuffisant, malgré le quadruplement du nombre de places en dix ans. L'hébergement d'urgence, qui ne devait avoir au départ qu'un rôle annexe, est devenu le principal moyen d'accueil et d'hébergement des demandeurs d'asile. Plus grave encore, on recourt de plus en plus souvent aux dispositifs d'hébergement de droit commun.

Les dépenses d'hébergement d'urgence, en particulier sous forme de nuitées hôtelières, se sont accrues de façon largement incontrôlée. La dépense liée à l'ATA, dont le versement est lié à l'hébergement d'urgence, a augmenté encore plus fortement : plus 367 % entre 2007 et 2013.

Depuis 2007, le poids budgétaire lié à la demande d'asile n'a donc fait que croître en proportion. Il est devenu particulièrement insupportable aujourd'hui, en l'état de nos finances publiques.

Le programme budgétaire 303 « Immigration et asile », qui était d'environ 480 millions d'euros en crédits de paiement dans le projet de loi de finances pour 2010, s'élève, dans le présent projet de loi de finances, à plus de 606 millions d'euros. Le Comité d'évaluation et de contrôle évalue le budget total de la politique de l'asile en 2014 à un montant prévisionnel de 666 millions d'euros.

Monsieur le ministre, selon l'exposé des motifs du projet de loi que vous nous avez présenté, l'on a pris la mesure des maux qui frappent le système d'asile actuel. Ma première question portera donc sur les effets réels que l'on peut attendre des nouvelles garanties procédurales. L'OFPRA

devra, par exemple, apprécier la vulnérabilité du demandeur et adapter en conséquence ses conditions d'accueil. De même un tiers, avocat ou représentant d'une association de défense, pourra assister le demandeur lors de son entretien. Ces nouvelles garanties auront, par nature, pour effet d'allonger le délai de traitement des dossiers. Est-il réaliste d'attendre de la mise en œuvre de ce projet de loi une réduction globale du délai de traitement de la demande d'asile ?

Par ailleurs, monsieur le ministre, il faut bien rappeler que, faute d'une véritable politique d'éloignement des déboutés du droit d'asile, tous vos efforts risquent de demeurer lettre morte. Entre 2011 et 2013, le taux global de déboutés a varié entre 75 et 78 %. Selon les estimations du rapport de la mission conjointe des trois corps d'inspection, IGF, IGA et IGAS, sur l'hébergement et la prise en charge des demandeurs d'asile, publié en avril 2013, moins de 5 % des déboutés du droit d'asile seront éloignés.

Comme je le montre dans mon avis budgétaire, les déboutés du droit d'asile, qui se maintiennent dans leur immense majorité sur notre territoire dans l'attente d'une régularisation, ont massivement recours à l'hébergement d'urgence. À ce propos, la société Adoma écrit : « De 2011 à 2014, la prise en charge de familles à l'hôtel par le Pôle d'hébergement et de réservation hôtelière (PHRH) du SAMU social de Paris a augmenté de 68 %, passant de 15 800 personnes hébergées chaque soir au sein de 376 établissements, à 32 000 personnes dans plus de 500 hôtels (...) Les principales raisons de cette forte augmentation du parc hôtelier résident dans l'accueil des demandeurs d'asile (...) et la mise à l'abri de personnes déboutées du droit d'asile ».

Allez-vous enfin engager une véritable politique d'éloignement des déboutés du droit d'asile, une fois leurs recours épuisés ? À défaut de donner automatiquement à la décision de rejet de l'OFPPRA ou de la CNDA valeur d'obligation de quitter le territoire français (OQTF), on aboutira à ce que les demandeurs ayant obtenu le statut de réfugié soient traités peu ou prou sur le même pied d'égalité que les déboutés. Cela ne prive-t-il pas de pertinence l'ensemble de notre système d'asile ?

M. Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur. Permettez-moi d'apporter quelques éléments au débat en insistant, en préambule, sur le contexte de contrainte budgétaire globale. Pour des raisons qui tiennent au redressement de nos comptes publics, nous avons consenti un effort de diminution d'un milliard d'euros en valeur de la dépense publique, afin d'inverser les tendances qui se sont enkystées au cours des dernières années.

De fait, entre 2002 et 2012, le niveau d'augmentation de la dépense publique a été en moyenne de 2 %, et entre 2007 et 2012, de l'ordre de 1,7 %. L'an dernier, le budget affichait une progression de 0,9 %, et cette année de 0,2 %, avec un niveau d'exécution très significatif. C'est dans ce contexte de maîtrise forte de la dépense publique que s'inscrit l'exercice budgétaire.

Par-delà la contrainte budgétaire, le Gouvernement affirme sa volonté politique de transformer en profondeur la politique de l'asile en France, ainsi que sa politique d'accueil des étrangers. Les procédures d'asile de notre pays ne sont pas conformes aux directives de l'Union européenne, et ce malgré les invitations de celle-ci à y remédier depuis de

très nombreuses années. Le Gouvernement a décidé de prendre le problème à bras-le-corps en présentant deux textes, l'un relatif à l'asile, l'autre à l'accueil des étrangers.

S'agissant de l'asile, notre volonté est de réduire sensiblement la durée moyenne de traitement des dossiers, en la faisant passer de vingt-quatre mois à neuf. Nous sommes essentiellement mus par des considérations humaines : une attente trop longue plonge les demandeurs d'asile dans la détresse et, lorsqu'ils sont déboutés, rend difficiles les reconduites à la frontière dans des conditions humainement soutenables. Nous mettons les moyens : en même temps que nous augmenterons significativement le nombre de postes à l'OFPPRA et renforcerons les moyens de la CNDA, nous allons accroître les capacités d'accueil des demandeurs d'asile en poursuivant la création de postes en CADA.

Pour que les droits des demandeurs d'asile soient davantage reconnus dans les procédures, nous allons mettre en place un recours suspensif contre les décisions de reconduite à la frontière dans le cadre de la procédure accélérée, et les associations pourront accompagner les demandeurs d'asile à l'OFPPRA.

Le texte relatif à l'accueil des étrangers introduira de nouveaux dispositifs assouplissant considérablement les conditions de traitement des dossiers de ceux qui arrivent dans notre pays, en mettant davantage l'accent sur l'intégration, à travers notamment le titre pluriannuel de séjour ou le passeport talents. Le traitement administratif des dossiers gagnera ainsi en efficacité et en humanité.

J'en viens aux réponses plus précises aux différents intervenants.

Mme Saugues, mais pas seulement elle, m'a interrogé sur le sens de l'opération Triton par rapport à l'opération Mare Nostrum. D'abord, Mare Nostrum n'est pas une opération de l'Union européenne ; elle a été décidée, après le drame de Lampedusa, par les seuls Italiens, pour réagir à la disparition de nombreux migrants, noyés au large de leurs côtes. Se tenant au plus près des côtes libyennes, elle a eu toutefois des conséquences inattendues : des filières toujours plus nombreuses de l'immigration irrégulière, du crime organisé et de la traite des êtres humains se sont installées sur la façade nord-africaine, notamment en Libye à la faveur de la déréliction de l'État, et ont envoyé de plus en plus de migrants, non sans avoir prélevé sur eux une dîme très lourde, sur la mer à bord de frêles embarcations. L'opération Mare Nostrum s'est ainsi traduite par davantage de sauvetages, mais aussi davantage de morts.

Ceux qui arrivent en nombre sur le territoire européen ne sont pas animés par leur amour irréprouvable du code Schengen. Ce sont des hommes, des femmes, des enfants, qui ont pris le chemin de l'exode pour fuir les persécutions, les tortures et la mort, comme ce fut toujours le cas dans l'histoire de l'humanité. Voilà pourquoi il est illusoire de penser qu'il suffirait de modifier Schengen pour dissuader certains de prendre le chemin de l'exode lorsqu'ils sont persécutés.

À la fin du mois d'août, la France a adressé aux pays de l'Union européenne une série de propositions, parmi lesquelles la substitution à Mare Nostrum d'une opération portée par Frontex et localisée plus au nord, au plus près des côtes européennes. Cette proximité est justifiée par la nécessité, pour avoir une politique d'accueil soutenable, d'être en situation de contrôler nos frontières. Qui plus est, c'est un

moyen de dissuader les filières de l'immigration irrégulière, qui se trouvent ainsi gênées dans leurs activités. Cette opération de contrôle extérieur des frontières de l'Union européenne, baptisée Triton, ne se fait pas au préjudice du sauvetage puisque le droit de la mer obligera les moyens de l'opération Frontex à intervenir en cas de nécessité.

Comme nous en avons pris l'engagement avec Laurent Fabius, nous allons accueillir plusieurs centaines de réfugiés irakiens et syriens supplémentaires. Nous avons notamment mis en place un dispositif spécifique pour recevoir les représentants des minorités persécutées, et nous faisons en sorte que leurs dossiers soient instruits dans les meilleures conditions. Enfin, 500 réfugiés syriens seront accueillis dans le cadre de la réinstallation, comme le Président de la République l'a indiqué.

L'accueil de ces réfugiés a légitimement fait débat. Faut-il accorder l'asile à ceux qui sont persécutés en Irak et en Syrie, en donnant le sentiment aux partisans de Daesh qu'ils sont chez eux ? Faut-il, au contraire, faire en sorte que ceux qui vivent sur place puissent continuer à y vivre ? Nous sommes intervenus dans le cadre d'une coalition. En même temps, ceux qui sont persécutés au point de perdre la vie doivent pouvoir être accueillis.

M. Grandguillaume a fait un rapport extrêmement complet, qui pose de nombreuses questions auxquelles je voudrais essayer de répondre rapidement.

Le ministère de l'intérieur, en la personne du directeur général des étrangers en France, est appelé à être désigné comme autorité responsable du fonds « Asile, migration et intégration » et du fonds « sécurité intérieure » 2014-2020. Ces deux fonds prennent la suite de six fonds ou instruments européens qui avaient été mis en place pour la période 2007-2013 en matière de politique migratoire et de politique de sécurité. Ils permettent de mettre en œuvre le contenu des différentes directives et règlements récents régissant l'asile au plan européen, ou le retour en lien avec les projets de loi en cours d'examen, dont je vous ai parlé à l'instant. Le cadrage de ces nouveaux fonds a pris du retard au niveau européen, puisque les règlements sont entrés en vigueur en mai 2014 et que leurs textes d'application ne sont pas tous adoptés aujourd'hui.

Conscient qu'un certain nombre de bénéficiaires associatifs risquaient de subir des contraintes de trésorerie considérables en raison de ces retards, j'ai demandé à mes services d'anticiper au maximum le travail de la commission permettant de valider ces programmes. En outre, l'appel à projets du Fonds Asile Migration Intégration (FAMI) et du Fonds Sécurité intérieure (FSI) a été lancé en avril 2014. Les demandes de subventions ont été instruites et sélectionnées en juillet, puis conventionnées en septembre. Cette anticipation s'est notamment concrétisée par le paiement des avances en octobre 2014, grâce à la mise en place d'un dispositif exceptionnel de financement validé par la Commission européenne, après le dispositif classique d'audit des fonds européens.

S'agissant de l'insuffisance de l'enveloppe de l'ATA, force est d'admettre que, ces dernières années, l'augmentation très significative des affaires pendantes devant l'OFPRA et la CNDA ont contribué à accroître les délais d'instruction des dossiers de demande d'asile et donc, mécaniquement, le nombre de bénéficiaires de l'ATA. Nous avons mis en place des dispositifs pour accélérer le traitement des dossiers et faire en sorte que les dépenses publiques mobili-

sées au titre de l'ATA diminuent progressivement. Toutefois, les renforts successifs des capacités de traitement de l'OFPRA n'ont pas suffi. À ce stade, il n'est pas possible d'inverser la tendance en l'espace de quelques mois. Malgré tout, on note, depuis le début de l'année 2014, une inversion très prometteuse et assez inédite, grâce aux efforts de réorganisation interne entrepris par le nouveau directeur général de l'OFPRA, Pascal Brice. Nous attendons beaucoup des prochains efforts qui seront accomplis, de la future loi, des moyens supplémentaires et des cinquante-cinq emplois budgétaires alloués à l'OFPRA.

Je tiens également à souligner que l'écart entre la budgétisation des crédits et l'exécution s'est beaucoup réduit depuis 2012. C'est d'autant plus méritoire que la dépense est particulièrement difficile à prévoir. En 2011, les crédits d'ATA en loi de finances initiale représentaient 34 % des dépenses réelles ; en 2013, nous couvrons 94 % de cette dépense, ce qui montre bien les efforts accomplis.

Au regard de l'augmentation du flux de demandeurs d'asile depuis 2007, les crédits inscrits en loi de finances pour leur prise en charge se sont révélés très insuffisants entre 2008 et 2012. Comme vous l'avez souligné les uns et les autres à juste titre, cette sous-dotation a concerné tout particulièrement les crédits d'hébergement d'urgence qui ont fait l'objet, depuis plusieurs années, d'abondements significatifs par redéploiements internes, décrets d'avance, voire loi de finances rectificative. Afin de tenir compte de la hausse continue des demandes d'asile, le Gouvernement a augmenté à plusieurs reprises le montant des crédits d'hébergement d'urgence inscrits en loi de finances. Le taux de couverture de la dépense réelle par la dotation en LFI est ainsi passé de 30 % en 2012 à près de 83 % en 2013. Cette consolidation va se poursuivre en 2015, dans la continuité de ce qui s'est passé en 2013 et en 2014. Le niveau de cette dotation tient compte des objectifs de la réforme de l'asile qui doit entrer en vigueur au cours de l'année prochaine et qui, encore une fois, doit permettre de réduire les délais.

S'agissant toujours de l'hébergement d'urgence et de l'ATA, une question portait sur l'exécution 2014. Le besoin en fin de gestion est, comme souvent, très important, même si le montant exact fait l'objet de discussions techniques, en cours avec le ministère des finances. Dans le cadre de ces discussions, une ouverture de crédits a été demandée pour couvrir ce besoin. Je tiens, par ailleurs, à souligner que, depuis 2012, le Gouvernement s'est attaché, chaque année, à réduire l'écart constaté entre la dotation initiale et la dépense exécutée.

Comme toutes les structures que nous avons sous notre responsabilité, l'OFII doit faire l'objet de réformes internes visant à dégager des marges de manœuvre et des économies afin de redéployer des moyens vers les urgences. Dans le contexte actuel, il faut apprendre à faire plus avec autant d'argent. Le ministère de l'intérieur a besoin de financements, mais il fait aussi des économies. C'est ainsi que, avec l'OFII, nous avons travaillé à l'établissement d'un véritable plan d'économies pour financer ses nouvelles attributions. Ces économies proviennent de mesures de simplification administrative : réduction du nombre d'allers-retours imposés aux étrangers entre les préfectures et l'OFII, sans réelle plus-value du point de vue de leur intégration ; suppression, pour les talents internationaux, des visites médicales pouvant être faites dans un autre cadre.

En outre, l'OFII a pu économiser plusieurs millions d'euros grâce à la diminution drastique des aides au retour pour les ressortissants européens. Au cours des années précédentes, les statistiques sur ces aides étaient largement alimentées par les pratiques de ressortissants roumains et bulgares notamment, qui touchaient la prime en partant et revenaient pour en bénéficier à nouveau. Certains, paraît-il, allaient passer Noël dans leur pays puis revenaient toucher l'aide pour les fêtes suivantes. Le dispositif n'existe plus ; il y a là, par conséquent, des moyens budgétaires à mobiliser.

S'agissant des immigrés âgés, le rapport parlementaire préconisait deux mesures principales : la délivrance d'une carte de résident permanent pour les immigrés âgés en situation régulière – dispositif relevant du ministère de l'intérieur et entériné par mon prédécesseur par voie de circulaire en juillet 2013 ; l'accès facilité à la nationalité française des migrants âgés parents d'enfants français. Cette mesure a été intégrée dans la récente loi relative à l'adaptation de la société au vieillissement, portée par Marisol Touraine.

M. Dufau et M. Ciotti m'ont interrogé sur le nombre de places en CADA. Le Gouvernement s'est fixé l'objectif ambitieux de créer, dans les années qui viennent, jusqu'à 5 000 places supplémentaires, dont 1 000 pourraient être réalisées en transformant des hébergements d'urgence. Cette évolution est rendue possible grâce à la réduction des délais de traitement des dossiers, qui aura un effet vertueux sur le niveau des dépenses d'ATA. Sa mise en œuvre dépend du vote de la loi relative à la réforme de l'asile. Ces créations s'ajoutent aux 4 000 places réalisées en 2013 et 2014. Parallèlement, certaines prestations assurées en CADA peuvent, à terme, évoluer. Pour examiner cette question sensible, j'ai souhaité une consultation approfondie du secteur associatif, que j'ai personnellement engagée en juillet dernier. Les débats entre les différents acteurs ont débuté en octobre et se poursuivront jusqu'à ce que nous trouvions un accord.

Dans le cadre du système Dublin, monsieur Dufau, la France n'étant pas un pays d'entrée sur le territoire européen, elle sollicite davantage les autres États membres qu'elle n'est elle-même sollicitée. La France a procédé à près de 5 300 saisines tandis qu'elle n'a été saisie par les États membres que d'un peu plus de 3 000 demandes. Elle obtient de ses partenaires un taux d'accords de l'ordre de 75 %, alors qu'elle délivre, pour sa part, des accords dans 67 % des cas. Les préfectures, d'ailleurs, rencontrent de nombreuses difficultés dans le transfert effectif des demandeurs d'asile vers les États membres devant instruire la demande. Ces difficultés sont dues essentiellement au comportement des demandeurs d'asile au moment du transfert. Bien entendu, nous essayons, dans le cadre d'un dialogue le plus humain possible, de régler ce problème.

J'ai demandé à l'IGA un rapport dont j'attends les conclusions prochainement, afin de mettre en place des mesures visant à une meilleure application du système Dublin en France. Il faudra, par ailleurs, dans le cadre du projet de loi sur l'asile, renforcer le suivi des étrangers sous procédure Dublin pour garantir leur transfert effectif vers les États de l'Union européenne compétents.

Vous avez également rappelé, monsieur Dufau, la baisse de plus de 20 % des crédits du programme 104 entre 2010 et 2014, au moment où le Gouvernement entend rénover les politiques d'intégration. Nous poursuivrons, dans le cadre de la réforme de la politique d'accueil et d'intégration, l'effort considérable de formation linguistique que nous avons initié. En 2015, le dispositif doit conduire les bénéficiaires des

formations vers le niveau A1 du Cadre européen commun de référence pour les langues. Nous continuerons à mobiliser des fonds pour atteindre cet objectif. La loi de programmation des finances publiques pour 2015-2017 a, par ailleurs, prévu une hausse de 11 millions d'euros pour les deux premières années. Pour la période 2016-2017, nous poursuivrons l'augmentation de ces fonds afin de permettre la mutualisation des formations et le recentrage sur les personnes qui en ont le plus besoin.

Madame Chapdelaine, nombre de vos questions concernent des sujets traités par les deux lois qui seront présentées par le Gouvernement. J'ai répondu à la plupart d'entre elles, mais je voudrais tout de même apporter quelques compléments d'information.

Nos objectifs d'intégration ne se limitent pas à quelques cours de langue. Nous voulons créer un véritable parcours d'intégration pour ceux qui veulent rejoindre notre pays. Une évaluation complète des dispositifs d'intégration a été réalisée dans le cadre de la modernisation de l'action publique. Il en est ressorti trois éléments essentiels.

D'abord, la nécessité de renforcer le niveau de langue pour amener tous les migrants au niveau A2. C'est une condition importante de leur intégration, qui permettra de renforcer à la fois leur employabilité et leur insertion économique et culturelle dans la société française.

Ensuite, nous voulons renforcer le maillage avec des dispositifs de droit commun et donner du temps pour une intégration réussie. Un an, c'est trop court ; il faut trois à cinq ans pour réussir un parcours d'intégration. Qui plus est, ceux qui ont vocation à s'intégrer dans la société ne doivent pas être soumis à des procédures annuelles qui créent de l'incertitude et embolissent les services préfectoraux. Nous souhaitons mettre en place le titre pluriannuel de séjour, non pas comme un solde de tout compte qui conduirait l'État français à ne plus s'intéresser aux migrants effectuant leur parcours d'intégration, mais au contraire pour leur donner la visibilité permettant de s'intégrer vraiment.

Enfin, il faut adapter certaines prestations qui ne trouvent pas leur public ou qui ne font pas la preuve de leur efficacité. Je pense, par exemple, au bilan de compétences professionnelles.

Nous allons prendre en compte vos préoccupations sur le passeport talents et sur la carte pluriannuelle de séjour. Je précise que le titre pluriannuel de séjour ne se substitue pas à la carte de résident de dix ans, comme le craignent nombre d'associations et d'acteurs. Cela n'a rien à voir. La carte de résident était attribuée à ceux qui avaient préalablement passé cinq ans en France et s'étaient vus annuellement contraints de venir devant les services de la préfecture pour renouveler leur titre de séjour. Désormais, après un an de séjour en France, la personne étrangère pourra faire la demande de ce titre pluriannuel, valable quatre ans, au terme desquels, comme par le passé, dans des circonstances particulières et si les conditions sont retenues, elle pourra bénéficier de la carte de résident de dix ans. Nous utilisons donc le titre de séjour pluriannuel comme vecteur du parcours d'intégration pour délivrer la carte de résident de dix ans dans des conditions plus efficaces sur le plan administratif, plus humaines et moins budgétivores.

Monsieur Ciotti, si nous voulons une soutenabilité de l'asile, il faut faire preuve de responsabilité. Si, au bout de la période d'examen du dossier, qui va être considérablement

raccourcie, la personne déboutée est maintenue sur le territoire national, l'asile n'aura plus aucun sens. Autant dire qu'il n'y aura plus ni politique de l'asile ni droit d'asile en France, et que tous ceux qui viendront dans notre pays auront vocation à y rester. Cela ne serait pas responsable. Nous serions confrontés à de sérieux problèmes d'accueil, d'accompagnement et de mobilisation des prestations à caractère social. Il faut porter une grande attention à ceux qui relèvent de l'asile, raccourcir les délais de traitement des dossiers des demandeurs, leur offrir des conditions d'hébergement dignes de ce nom et doter nos administrations des moyens de le faire. Quant à ceux qui ne relèvent pas de l'asile, il faut les reconduire, sans pour autant procéder avec brutalité, en faisant abstraction de toute considération humaine. Le retour doit être accompagné.

Pour ce faire, des dispositifs mobilisant l'administration et les associations doivent être mis en place, tenant compte de toutes les situations humaines. Le retour peut se faire en liaison avec les pays de provenance, avec un accompagnement garantissant des conditions sociales, de travail et d'hébergement. Cela implique un véritable travail bilatéral avec les pays amenés à dialoguer avec la France.

En 2011, le gouvernement de l'époque affichait 32 000 éloignements par an, se décomposant de la manière suivante : 13 478 retours aidés subventionnés par l'OFII et concernant majoritairement des ressortissants roumains et bulgares ; approximativement 5 500 départs spontanés mais tout de même comptabilisés en éloignements ; 13 824 éloignements forcés résultant directement de l'action des pouvoirs de l'administration, dont 4 002 seulement vers un pays tiers de l'Union européenne.

En 2013, les retours aidés de ressortissants roumains et bulgares ont marqué une baisse notable liée à la réduction drastique de la subvention versée par l'OFII, qui agissait comme un véritable aimant, en attirant autant de populations qu'elle en faisait partir. Il n'y a plus aujourd'hui que 6 228 retours aidés, dont seulement 1 517 concernent des ressortissants européens, contre plus de 8 000 en 2011 et 2012. La comptabilisation des départs spontanés est stable, à 5 354, et les retours forcés, en passant à 15 469, enregistrent une hausse marquée. Dans cette catégorie, les retours forcés au sein de l'Union européenne sont également en hausse de 13 %. Ce mouvement est également constaté en 2014.

Enfin, pour ce qui est de la présence des déboutés dans l'hébergement d'urgence généraliste, monsieur Ciotti, il est impossible d'en évaluer la part. Le Gouvernement a pris une circulaire en mars 2014 pour rappeler que cet hébergement ne devait pas être une réponse unique pour la population concernée. C'est pourquoi les préfets veillent à ce que les personnes placées fassent l'objet d'un suivi social approprié. Pour les déboutés, cela signifie une vérification de la possibilité de signalisation, la préservation des aides au retour et la réinsertion, voire, parfois, un dispositif d'assignation à résidence.

Mme Nathalie Appéré. Monsieur le ministre, c'est à l'aune des deux réformes que vous soumettrez prochainement à notre assemblée en matière d'asile et de droit au séjour que nous devons examiner les crédits budgétaires de cette mission. À ce titre, le groupe SRC se réjouit que, dans un contexte budgétaire contraint, le Gouvernement ait préservé, et même légèrement augmenté, le budget de la mission, et plus particulièrement les crédits de l'asile.

Le constat d'un système de l'asile à bout de souffle est partagé : nombre de demandes en constante augmentation, administrations et juridictions engorgées, allongement des délais de traitement, acteurs épuisés, CADA saturés. Il fallait réagir, et nous sommes satisfaits de voir que le Gouvernement a choisi de réformer plutôt que de laisser la situation se détériorer.

Ce budget constitue une étape de la reconstruction d'une politique publique de l'asile à la hauteur des valeurs républicaines, respectueuse des droits de l'homme et conforme aux engagements européens et internationaux de la France. Les priorités sont claires : réduire les délais de traitement des dossiers et améliorer les conditions d'accueil des demandeurs d'asile. Toutefois, sans moyens supplémentaires, l'objectif ne pourra être atteint. La création de cinquante-cinq postes à l'OFPRA au 1^{er} janvier 2015 est une dépense nécessaire.

En ce qui concerne l'accueil, nous ne pouvons que nous féliciter du choix du Gouvernement de privilégier l'hébergement pérenne, mieux adapté aux demandeurs d'asile et moins coûteux pour l'État. En deux ans, la majorité a créé plus de places en CADA que le gouvernement précédent en cinq ans. C'est un investissement, mais surtout un choix budgétaire plus pertinent sur le long terme puisqu'il évite de grever le budget de l'ATA.

Nous avons entendu, monsieur le ministre, les précisions que vous avez apportées à notre collègue Dufau sur les objectifs du Gouvernement en matière de création de places en CADA, principalement par transformation de places d'hébergement d'urgence. Comment garantir parallèlement le droit inconditionnel à l'hébergement ?

Par ailleurs, la régionalisation a abouti à une concentration des demandeurs d'asile et à une saturation des capacités d'accueil dans les préfectures de région. L'expérience bourguignonne de création de trois points d'entrée avec borne Eurodac dans le cadre d'un schéma régional porte manifestement ses fruits. Peut-on imaginer, en fonction des urgences localement ressenties et objectivées, d'étendre cette expérience tout à fait complémentaire d'un schéma national et régional d'hébergement directif ?

M. Arnaud Richard. Monsieur le ministre, afin de déterminer la position du groupe UDI, je souhaite vous interroger sur certains points précis.

Cette année devrait être marquée par la création d'une nouvelle allocation unique et familialisée, l'allocation pour demandeur d'asile (ADA). Quel sera le coût de cette familialisation et de cette fusion dont l'étude d'impact du projet de loi sur l'asile ne fait pas mention ?

Vous avez déjà répondu à mon interrogation sur les moyens de l'OFPRA en mentionnant la création de cinquante postes supplémentaires.

En matière d'hébergement, le projet de loi instaure un schéma national d'hébergement des demandeurs d'asile, et la présente mission prévoit la création de places de CADA. Dans le rapport que nous avons fait pour le CEC avec Jeanine Dubié, nous proposons un objectif de 35 000 places, sachant qu'on en compte cette année environ 25 000. Combien de places prévoyez-vous de créer ? Comment les nouvelles capacités seront-elles réparties sur l'ensemble du territoire ?

On observe une présence massive des déboutés de l'asile dans l'hébergement d'urgence de droit commun, sans même qu'on soit capable d'en donner le pourcentage. Comment sortir de cette situation ?

Au 1^{er} janvier 2015, la mission prévoit le recrutement de cinquante-cinq officiers de protection afin d'accroître les capacités d'instruction de l'OFPRA. Ces recrutements permettront-ils une intervention de l'Office plus en amont ? Ne peut-on pas prévoir un accès de l'OFPRA dans le lieu unique d'accueil du demandeur d'asile, en y instituant une antenne, une mission régulière ou une consultation périodique en visioconférence d'agents de protection ?

En outre, alors que le Fonds européen pour les réfugiés est destiné à être remplacé par le nouveau Fonds asile et migration (FAM), comment peut-on garantir le financement des plateformes associatives qui, nous le savons, est menacé ?

S'agissant des réfugiés, il est nécessaire de renforcer l'insertion des personnes bénéficiaires de la protection internationale. Dans la mission, les crédits de paiement de l'action 15 « Accompagnement des réfugiés » augmentent d'un million d'euros. À quoi cette hausse de crédits est-elle destinée, sachant que le projet de loi sur l'asile ne prévoit rien sur ce sujet ?

Enfin, 1,7 million de CP, soit une légère baisse par rapport à l'an dernier, seront consacrés à l'action 14 « Accès à la nationalité française ». Comment expliquez-vous cette baisse ? En quoi consistera le nouveau parcours d'intégration des étrangers ?

M. Marc Dolez. Combien de places envisagez-vous de créer pour la seule année 2015 afin d'être en mesure d'atteindre l'objectif de 50 % des personnes éligibles hébergées en CADA ? Les moyens prévus pour la création de nouvelles places ne devant pas restreindre les missions de ce mode de prise en charge, permettront-ils de maintenir un niveau d'accompagnement adapté ?

Pouvez-vous faire un point sur l'application de la circulaire du 6 juillet 2012 qui interdit en principe l'enfermement des enfants en centre de rétention ? Plusieurs associations ont en effet signalé des cas de ce genre.

Concernant le plan d'urgence pour Calais, l'annonce de l'ouverture d'un centre d'accueil de jour et du déblocage de 3 millions d'euros pour l'accompagnement social va dans le bon sens, même si ce n'est pas tout à fait à la hauteur des difficultés rencontrées sur le terrain. Quelle sera la capacité d'accueil du centre ? La période hivernale arrivant, pensez-vous prendre des mesures complémentaires, sachant que, sur les 2 300 migrants présents à Calais et aux alentours, il y a 250 femmes et des enfants ?

À la suite des évacuations de campements de Roms qui ont eu lieu le mois dernier, des mesures de relogement durable et de soutien social ont-elles été prises, comme le stipule la circulaire du 26 août 2012 ?

Enfin, la circulaire du 11 mars 2014, prise par votre prédécesseur sur les priorités dans la lutte contre l'immigration irrégulière, a suscité l'émotion et les critiques d'un nombre conséquent d'associations. À la lumière des premières applications de cette circulaire, envisagez-vous, sinon de l'abroger, du moins d'en revoir certaines modalités ?

Mme Sandrine Mazetier. Monsieur le ministre, je tiens à vous féliciter de la rupture avec la sous-budgétisation chronique du budget de l'asile et souligner le bilan de votre action : 4 000 places en CADA ont été réalisées en deux exercices, contre seulement 2 000 créées par la majorité précédente en une législature.

Arnaud Richard, ici présent, est l'un des deux coauteurs d'un très bon rapport rendu au nom du Comité d'évaluation et de contrôle de l'Assemblée, visant à redonner son sens à l'asile. Je me félicite du doublement des crédits d'accompagnement des réfugiés pour l'exercice 2015, qui sont portés à 4 480 000 euros.

Le programme Accelair prodigue un accompagnement adapté aux personnes réfugiées en matière d'emploi et de logement, pour une intégration durable et une réelle autonomisation. D'abord expérimenté dans le département du Rhône, il a été étendu par l'association Forum réfugiés à l'ensemble des départements des régions Rhône-Alpes, PACA et Pays de la Loire. Son bilan est très positif. En dix ans, grâce à ce programme, 1 500 ménages ont été relogés, 1 000 stages de formation ont été dispensés, 2 000 contrats de travail ont été signés ; 4 750 réfugiés en ont bénéficié. Une généralisation de cette méthode Accelair à l'ensemble du territoire est-elle envisageable pour l'année 2015 ?

M. Philippe Goujon. Des réseaux, souvent criminels, en provenance d'Europe de l'Est, s'installent de plus en plus durablement dans notre pays. Le Premier ministre, lorsqu'il occupait vos fonctions, monsieur le ministre, affirmait que « les Roms avaient vocation à retourner en Roumanie ». L'an dernier, vous avez annoncé que vous renonciez aux contrôles de police pour ces populations, dans un contexte de chute – de moitié environ – des interpellations d'étrangers en situation irrégulière. Ces ressortissants de l'Europe de l'Est seront-ils éligibles au nouvel article L. 214-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile, qui permet d'empêcher un ressortissant étranger de résider sur notre territoire s'il constitue une menace pour l'ordre public ? Le Conseil d'État a déjà reconnu, le 1^{er} octobre dernier, que la mendicité agressive d'une famille rom constituait une menace touchant aux intérêts fondamentaux de la société.

De surcroît, l'article 16 du projet de loi relatif au droit des étrangers en France permettra à l'autorité administrative d'interdire le séjour sur le territoire français des Roms expulsés pour trois ans, au lieu de trois mois aujourd'hui. Comment comptez-vous faire respecter cette interdiction, en l'absence de contrôle aux frontières, et connaissant la propension des contrevenants à refuser de se prêter aux identifications biométriques et à alléguer de fausses identités ?

Comment expliquez-vous, par ailleurs, que la section des mineurs du parquet de Paris n'ait été saisie que six fois en six mois, entre le 1^{er} janvier et le 31 août 2014, sur l'ensemble des arrondissements parisiens ?

Quelles mesures prenez-vous, en lien avec le ministère des affaires sociales, pour empêcher le dévoiement des filières d'aide sociale à l'enfance à des fins d'immigration illégale, dont vos services ont mesuré qu'elles étaient devenues le débouché des filières d'immigration clandestine ?

M. Erwann Binet. Nous avons tous constaté sur le terrain une très nette amélioration dans l'accueil des étrangers au sein de nos préfectures et de nos sous-préfectures. Les circu-

laire de décembre 2012 et de janvier 2014 ont largement contribué à ce progrès, la première en invitant les préfectures à revoir leurs pratiques en matière d'accueil et la seconde en limitant le nombre et la fréquence des passages des étrangers devant les guichets.

Des améliorations sont encore souhaitables. Les évolutions législatives à venir y contribueront largement, avec, notamment, l'instauration d'un titre de séjour pluriannuel. Mais ces évolutions sur le terrain se heurtent à la difficulté technique de l'obsolescence de l'application informatique de gestion des dossiers de ressortissants étrangers en France. Le logiciel, dénommé AGDREF, a aujourd'hui plus de vingt ans. Il a subi de nombreuses transformations, imposées par les évolutions de l'encadrement juridique des étrangers, qu'il soit national ou européen. Ainsi, AGDREF bio a permis l'intégration des données biométriques.

Néanmoins, l'outil reste peu évolutif, peu ergonomique et peu performant. Une plus grande efficacité dans le traitement des dossiers passe par la mise à disposition auprès de vos services d'un nouveau logiciel permettant de répondre aux besoins d'aujourd'hui : gestion des rendez-vous en préfecture, dématérialisation de certaines procédures, extraction de données, lutte contre la fraude documentaire et l'usurpation d'identité.

L'obsolescence de ce logiciel ayant déjà été constatée par vos prédécesseurs et la précédente majorité, il fut décidé, dès 2006 de lancer un projet d'AGDREF 2. Un appel d'offres lancé en 2008 a malheureusement débouché sur un échec en 2011. Les crédits pour 2015 liés aux systèmes d'information pour cette mission prévoient le financement de frais supplémentaires liés au projet AGDREF 2. En quoi consistent ces frais supplémentaires ? Quelles sont aujourd'hui les perspectives de remplacement de l'application AGDREF ?

M. Gabriel Serville. Monsieur le ministre, le programme « Immigration et asile » que vous nous présentez aujourd'hui a une haute valeur symbolique pour les territoires d'outre-mer, en particulier pour Mayotte et la Guyane, qui connaissent une pression migratoire sans commune mesure avec le reste du territoire. Cette pression est telle que certaines de ses conséquences sont devenues quasi insupportables pour les populations légalement installées. Cependant, empreint d'humanisme et des valeurs de gauche, je ne puis m'empêcher d'avoir une pensée pour tous ces migrants venus de pays limitrophes et évoluant parfois dans des conditions matérielles qui ne sont pas dignes des principes de notre République.

Par ailleurs, si les caractéristiques et les contraintes particulières liées aux DOM justifient les adaptations des règles du CESEDA, elles nécessitent également des moyens à la hauteur des réalités de terrain. La stabilité des crédits de cette mission est donc une bonne nouvelle qui, en période de restrictions budgétaires, prouve que le Gouvernement a parfaitement compris les enjeux des outre-mer.

La contribution du programme 303 « Immigration et asile » est évaluée sur une estimation de 4 % de ces crédits à l'outre-mer, principalement au titre de l'exercice de la garantie du droit d'asile et de la lutte contre l'immigration irrégulière. Cela représente 24,3 millions d'euros qui, contrairement aux autres programmes, ne sont pas répartis par territoires. Monsieur le ministre, je fais confiance à vos services pour flécher ces crédits vers les territoires les plus éprouvés par l'immigration clandestine, à savoir Mayotte et la

Guyane. Cette dernière accueille environ trois cinquièmes des primo-arrivants en outre-mer. Il faut savoir que ce chiffre est en augmentation de 17 % sur un an.

J'en profite pour saluer le réaménagement du centre de rétention administrative de Guyane, en partie financé par cette mission, et relever l'attention soutenue accordée aux locaux des zones d'attente, qui témoigne de votre volonté d'allier lutte efficace contre l'immigration clandestine et respect strict des droits de l'homme.

Pour conclure, j'aimerais savoir pourquoi aucun des crédits du programme 104 « Intégration et accès à la nationalité française » n'est fléché pour 2015 vers les outre-mer, alors que ces territoires ont conclu 5 200 contrats d'accueil et d'intégration en 2013.

M. Michel Heinrich. Par application de la convention internationale des droits de l'enfant, principe confirmé par la loi de 2007 réformant la protection de l'enfance, les mineurs isolés étrangers doivent être accueillis sur notre territoire et protégés. Cette prise en charge est assurée par les conseils généraux, par le biais des services de protection de l'enfance, une circulaire de 2014 organisant la répartition des adolescents sur le territoire, ainsi que le contrôle de leur âge et de leur isolement.

Outre que la charge de cette mission pèse sur les départements, au prix d'une forte pression sur les dispositifs d'accueil, et donc au détriment des adolescents locaux, alors qu'elle devrait être assumée par l'État au titre de la maîtrise des flux migratoires, je voudrais souligner les conséquences de l'accueil des mineurs isolés étrangers sur l'immigration clandestine, et tout particulièrement sur l'immigration clandestine. D'une part, pour des raisons évidentes et, hélas ! Semble-t-il, souvent organisées et calculées, l'accueil des mineurs précède et favorise l'arrivée de leur famille en France, accentuant le flux migratoire. D'autre part, ce dispositif favorise le développement de filières illégales. En outre, les mineurs qui n'obtiennent pas de qualification à l'âge de dix-huit ans, s'inscrivent dans la problématique des adultes en situation irrégulière.

Ce système devrait être mieux encadré. Une prise en charge par l'État de cette problématique serait beaucoup plus appropriée dans le cadre de notre politique de lutte contre l'immigration clandestine. Dans le département des Vosges, dont je suis élu, les associations locales ont refusé de répondre à l'appel à projets du département, considérant que les moyens alloués étaient insuffisants pour assurer correctement leur mission. L'unique association à avoir répondu à l'appel d'offres, et qui l'a emporté, est extérieure au département, et la répartition d'un groupe d'une trentaine de mineurs dans ma ville entre appartements, maisons de l'enfance et hôtels, augure assez mal de leur intégration et semble sous-encadrée. Je voulais, monsieur le ministre, appeler votre attention sur cette question préoccupante.

Mme Marie-Françoise Bechtel. Je salue, à mon tour, l'esprit de réforme qui souffle sur ces deux domaines difficiles que sont l'asile et l'immigration.

Ma première question touche au futur système d'orientation contraignant vers les places d'hébergement des demandeurs d'asile. Ce système est très important, y compris sur le plan budgétaire. En effet, de nombreuses associations, dans des villes, petites ou moyennes, de province, avouent ne pas savoir que faire en matière d'accueil et payer, parfois de leur poche, l'hébergement lorsque le petit hôtel ou les deux hôtels

principaux de la ville sont pleins. Tout cela ne fonctionne pas bien du point de vue d'une saine gestion administrative, et donc, budgétaire. Je me demande même s'il ne faudrait pas renforcer le système d'hébergement contraignant, en prévoyant une sanction visant, au-delà du non-versement des aides, à ce que le traitement des demandes ne soit pas prioritaire.

S'agissant de Calais, vous avez souligné la volonté du Gouvernement, sinon de régler ce problème douloureux qui se pose depuis au moins vingt ans, du moins d'avancer dans la recherche de solutions. Ne pourrions-nous pas aller plus loin, dans la négociation que nous avons engagée avec les autorités britanniques à la fin des années 90, en prévoyant une instruction commune des demandes d'asile? Je fais référence à une proposition de France Terre d'Asile d'un bureau franco-britannique d'instruction des demandes d'asile. Ce bureau pourrait s'installer à Calais, mais il devrait aussi se tenir très en amont, que ce soit à Menton ou sur les points d'entrée des différentes filières. Ce serait l'occasion de mettre les autorités britanniques devant leurs responsabilités.

Enfin, nous n'avons pas beaucoup avancé en matière d'accueil des étudiants et de délivrance des visas de séjour. Un système d'instruction commune des préfectures et des universités avait été mis en place, qui permettait à la fois de réaliser des économies administratives et de simplifier les démarches. À l'issue de cette instruction commune, les titres de séjour étaient délivrés par les universités elles-mêmes. Je regrette que certains corporatismes, notamment du côté de l'université, n'aient pas permis de donner suite à cette démarche fort utile d'un point de vue budgétaire.

Mme Véronique Louwagie. L'objectif n° 3 de la présente mission est d'améliorer l'efficacité de la lutte contre l'immigration irrégulière. Je note que les dotations de l'action 3 du programme 103 sont maintenues, avec une légère revalorisation, à 73,8 millions d'euros.

L'aide médicale d'État est dotée, selon le rapporteur, d'un montant de 669 millions d'euros, soit plus de 64 millions par rapport à la loi de finances pour 2014 dans la mission « Santé ». Si l'immigration clandestine va malheureusement de pair avec des drames humains, elle a également un lien avec l'AME, dont le Gouvernement donne un chiffre contesté.

Depuis août 2012, la franchise médicale de 30 euros, imposée en 2011 aux étrangers sans papiers bénéficiaires de l'AME, est supprimée et les soins hospitaliers coûtant plus de 15 000 euros ne font plus l'objet d'une procédure d'agrément. Nous pensons que le système actuel de l'AME constitue une incitation à l'immigration illégale. On peut déduire de l'évolution du nombre de bénéficiaires de l'AME qu'un lien fort existe entre les nouvelles dispositions mises en place en 2012 et l'accroissement des dépenses.

Monsieur le ministre, vous dites vouloir contrôler l'immigration, mais avez-vous des moyens d'action suffisamment pertinents pour contrer la communication des filières organisées, fondée notamment sur l'argument d'une AME sans restriction? L'AME telle que nous la connaissons ne s'oppose-t-elle pas, finalement, à la lutte contre l'immigration clandestine?

M. Jean-Paul Bacquet. Il me semble que l'immigration est indissociable de l'aide au développement. En France, le sujet est soit évité, soit envisagé sous l'angle de la polémique,

soit abordé courageusement, ce que vous faites, monsieur le ministre. Dans tous les cas, on n'est pas sûr de répondre aux attentes de l'opinion publique. Il s'agit donc d'un sujet extrêmement difficile.

Pour autant, il est des réalités qui doivent nous interroger. Celle de l'Afrique, par exemple, qui comptera 2 milliards d'habitants en 2050. Alors qu'en Afrique subsaharienne, 17 millions de jeunes arrivent chaque année sur le marché du travail, ils seront 350 millions d'ici à 2025. Dans les quinze ans à venir, le Sénégal gagnera 5 millions de jeunes, à raison de 300 000 chaque année, le Mali doublera sa population, et le Niger recensera 70 millions d'habitants supplémentaires. Parallèlement, l'espérance de vie continuera d'augmenter, la mortalité infantile de diminuer, et le nombre d'enfants par femme sera encore à la baisse, quoique toujours très lentement. Face à cette équation, qui se traduira forcément par de nouveaux mouvements migratoires, notre politique d'aide au développement n'est pas à la hauteur.

Dans cette perspective, plutôt que d'envisager la problématique de l'immigration avec une vision court-termiste, notre pays doit faire preuve d'ambition. Face aux enjeux mondiaux, mieux vaut rassembler que pratiquer la récupération politicienne.

M. Jacques Myard. Effectivement, en matière de flux migratoires, nous ne sommes qu'au début d'un processus, le pic est loin d'être atteint. Les drames vont se multiplier; c'est le rocher de Sisyphe qui est devant nous. Malheureusement, la politique de notre pays en matière d'asile n'est pas à la hauteur, même si j'ai bien conscience qu'elle est difficile – tous les gouvernements se sont cassé les dents. Certes, monsieur le ministre, il n'existe pas de frontière hermétique, mais entre un hermétisme illusoire et la passoire actuelle, il faut trouver un compromis.

Je crains fort que la situation ne perdure à Calais, car les Anglais camperont sur leur position, et vous le savez bien. Aussi la convention de Schengen, même si elle n'est pas, je vous l'accorde, la seule cause des flux migratoires, doit être revue, car les habitants du Sud savent qu'il est possible d'entrer aisément en Europe, ce qui crée un appel pour ceux qui fuient la guerre à venir s'installer sur le Vieux continent. Sans une coopération forte, indispensable, avec les pays du Sud on ne parviendra pas à stabiliser les flux.

Bref, fermeté et coopération sont deux conditions indispensables, faute de quoi vous échouerez, monsieur le ministre, tout comme vos successeurs.

Mme Françoise Imbert. Les jeunes arrivants étrangers isolés, dont le nombre ne cesse d'augmenter, sont pris en charge par les centres départementaux de l'enfance et de la famille, ainsi que par le service d'accompagnement des mineurs isolés. Cependant, un rapport commun des inspections des services judiciaires, des affaires sociales et de l'administration, constate que 57 % des jeunes étrangers se présentant aux services des conseils généraux comme mineurs isolés sont écartés de l'aide sociale à l'enfance, souvent après avoir été considérés comme majeurs, aucun moyen ne permettant de déterminer précisément l'âge d'une personne dont l'état civil est inconnu. Comment améliorer l'évaluation de la situation de ces jeunes? Est-il possible de définir une pratique cohérente d'accueil pour tous les départements?

M. Guy Geoffroy. Un grand nombre de migrants passant par Lampedusa vivent un drame terrible, victimes de sévices et de tortures dans leur pays, hier en Tunisie, aujourd'hui en Syrie, ou encore en Erythrée. Vos conclusions sur le passage du dispositif Mare Nostrum à l'opération Triton me laissent sceptique, monsieur le ministre. Les autorités italiennes elles-mêmes s'inquiètent de l'infériorité des nouvelles capacités d'intervention, tandis que les autorités européennes indiquent que Triton vient en complément de Mare Nostrum.

Par ailleurs, 95 % des migrants ne demandent pas l'asile en Italie ni dans notre pays, mais souhaitent se rendre en Grande-Bretagne ou en Europe du Nord. Pour autant, ils doivent bénéficier d'un traitement humain. Le gouvernement français a-t-il la capacité de discuter avec les gouvernements peu enclins au dialogue, en particulier celui de l'Erythrée ?

M. Boinali Said. Monsieur le ministre, quelles stratégies et quels moyens sont prévus pour les territoires ultramarins, en particulier la Guyane et Mayotte, touchées par des flux d'immigration clandestine très préoccupants, qui s'accompagnent de drames en mer quasi quotidiens à Mayotte ? Les réformes seront-elles étendues dans ces territoires où les législations sont encore très spécifiques, notamment en matière de séjour et de traitement des mineurs en errance ?

M. Lionel Tardy. L'année dernière, je n'avais pas obtenu de réponse claire de la part de Manuel Valls sur la régionalisation de la demande d'asile, qui n'apparaît pas dans l'annexe budgétaire. L'impact de la régionalisation en termes budgétaires est-il significatif ?

Les frais d'éloignement des migrants en situation irrégulière ont baissé de 3 millions d'euros en 2014 par rapport à l'année précédente, laquelle avait déjà enregistré une baisse de 1 million en raison d'éloignements réalisés vers des pays proches. Pour 2015, ces frais sont stables, à 21,4 millions d'euros. Cela signifie-t-il que les migrants viennent davantage de pays éloignés ou qu'un plancher a été atteint ?

Mme Chantal Guittet. La diminution des délais est certainement une bonne chose, mais elle ne doit pas se faire au détriment de la qualité de l'accueil des migrants. L'utilisation de la vidéoconférence en outre-mer peut ne pas convenir aux personnes en situation de grande vulnérabilité. Aussi une attention toute particulière doit-elle être portée aux migrants en outre-mer, afin qu'ils bénéficient des mêmes conditions d'accueil et des mêmes droits que les migrants en métropole.

M. Jacques Bompard. Je n'interviens pas par présupposé politique ni par volonté de dire combien le choix d'une immigration massive est néfaste à la fois pour les Français et pour la civilisation française. J'entends déjà les soupirs faussement choqués de certains de nos collègues, puisqu'il est interdit d'avoir une position forte au sujet de l'immigration sans que ne s'envolent les récriminations et les accusations les plus odieuses.

Et pourtant, voilà où notre politique dispendieuse et oublieuse du peuple nous a conduits. Les « petits blancs », comme les appelle le criminologue Xavier Raufer, finissent par bondir contre une mixité communautariste qui détruit leur mode de vie, leurs coutumes, et provoquent une inégalité fondamentale entre nouveaux arrivants et Français de souche dans le besoin.

Le géographe Christophe Guilluy vient de mettre en exergue la constitution d'un vivre-ensemble paradoxal. Les populations françaises qui vivent au quotidien les effets de l'immigration sont les premières à la rejeter. Ce sont elles qui inventent une manière d'être au monde, avec une population qui change fondamentalement, et ce sont elles que les idéologues bien-pensants briment au quotidien au nom d'un prétendu racisme et autres balivernes bobos.

Pourtant, il me faut bien vous dire que les crédits alloués à cette politique sont fort loin de couvrir l'ensemble des dépenses liées à l'immigration, qu'elles soient directes ou indirectes, mais aussi qu'ils sont aujourd'hui insupportables pour le peuple français, en ayant le double tort de masquer les dépenses réelles liées au « grand remplacement » et de révéler que l'effort financier porté par les familles de France dans le PLFSS serait largement amoindri par une refonte des aides sociales incitatives à l'immigration.

C'est ainsi que les équivalents temps plein travaillant à la mission immigration sont plus de deux fois supérieurs à ceux de la justice. En outre, plus de 123 millions d'euros sont dédiés aux dépenses de fonctionnement de la mission et 4 millions aux investissements. Un autre chiffre laissera les Français pantois. Comment peuvent-ils en effet accepter que plus de 500 millions d'euros de dépenses d'intervention soient alloués à cette mission, quand partout les économies budgétaires entravent leur quotidien, en particulier celui des familles ?

Mais ce qui m'interroge le plus, c'est le manque de précision des imputations budgétaires au sujet de l'immigration. Vos tableaux n'en montrent absolument pas l'étendue. Où sont les surcoûts pour l'éducation nationale, exposée aux actes de violence et aux difficultés d'enseignement ? Où sont les incidences sur la politique du logement, avec la création de ghettos et la subvention d'habitat pour les nouveaux arrivants, quand on sait la difficulté à gérer le parc immobilier français ? Où sont les conséquences sur l'insécurité, dont pourtant un rapport édifiant...

M. Dominique Lefebvre, président. Votre temps de parole de deux minutes est largement dépassé !

M. Jacques Bompard. En démocratie, le peuple doit être le premier servi et le premier averti. Nos discussions de cet après-midi sont sans valeur aucune. Tant qu'un référendum sur la politique migratoire et ses coûts ne sera pas organisé, nous nous arrogerons un droit qui n'est pas le nôtre. Nous devenons paradoxalement les élus d'un mondialisme destructeur de la corcoorde nationale, plutôt que les serviteurs de la volonté populaire, et cela est inacceptable.

M. Guillaume Larrivé. À mi-mandat de la présidence de François Hollande, je m'interroge sur l'objectif de la politique d'immigration au regard de quatre indicateurs, issus des chiffres publiés le 10 juillet par la direction générale des étrangers en France (DGEF).

L'immigration légale a augmenté de 5,6 % entre 2012 et 2013, et le regroupement familial de 15 % entre 2011 et 2013 ; l'immigration clandestine, évaluée d'après le nombre d'allocataires de l'AME, a augmenté de 35 % en deux ans, passant de 209 000 en 2011 à 282 400 en 2013 ; les régularisations de clandestins, ce que l'on appelle l'admission exceptionnelle au séjour, sont passées de 23 294 en 2012 à 35 270 en 2013, soit une augmentation de 51,4 %. Enfin, s'agissant du nombre d'éloignements d'étrangers en situation irrégulière, les services de l'État continuent à faire leur travail bon

an mal an, sous le contrôle des autorités juridictionnelles, mais ni le bleu budgétaire ni le document de politique transversale n'affichent d'objectif en la matière pour 2015-2016,

Sans dire que la politique conduite avant 2012 était parfaite, une réduction globale des flux d'immigration, qui passe par une organisation intelligente, nous semble indispensable. Or votre politique, monsieur le ministre, a pour effet de les augmenter.

M. Patrick Mennucci. Monsieur le ministre, votre ministère a participé en octobre dernier à la sixième conférence du Réseau européen des migrations, dont le thème était « l'identification des victimes de la traite des êtres humains dans les procédures d'asile et de retour ». L'étude rendue propose des pistes pour les personnes victimes de cet esclavage moderne qu'est la traite des êtres humains. Quelles conclusions tirez-vous de cette étude ? Les mesures proposées peuvent-elle inspirer la politique du Gouvernement ?

M. Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur. Madame Apperé, plutôt que de multiplier les bornes Eurodac, je pense plus efficace de mettre en place, comme cela est prévu dans le projet de loi sur l'asile, un hébergement plus directif, afin d'éviter que les demandeurs d'asile ne se concentrent dans certaines villes, comme Rennes.

En outre, nous travaillons avec le ministère du logement à la mise en place de dispositifs de préparation au retour. Une fois ce travail abouti, je reviendrai volontiers devant vous pour en discuter.

Monsieur Richard, l'unification du système d'allocations versées aux demandeurs d'asile proposée dans le projet de loi a été conçue de manière à n'engendrer aucun surcoût. Au demeurant, l'étude d'impact ne mentionne aucune augmentation du coût, puisque le nouveau barème sera adopté par la loi réglementaire. Nous veillerons à ce que les demandeurs d'asile hébergés en CADA comme ceux qui sollicitent un hébergement sans pouvoir l'obtenir et qui perçoivent actuellement l'ATA ne voient leurs prestations baisser.

Toutefois, deux éléments viendront minorer le coût global de la nouvelle allocation : la réduction des délais, car elle aura un impact net sur le montant total de l'allocation, et la plus grande directivité de l'hébergement, qui pourra avoir de manière marginale un impact sur le nombre de bénéficiaires.

S'agissant de l'hébergement des demandeurs d'asile, le projet de loi relatif à l'asile prévoit l'instauration d'un schéma national. Une première étape, en 2015, consistera à adopter un schéma national d'orientation fixant les objectifs par région en matière d'offres d'hébergement. Ces objectifs seront définis sur le critère de population, auquel pourront s'ajouter d'autres indices, en cours d'arbitrage. Le schéma arrêté prendra en compte les capacités existantes, afin d'éviter la fermeture de CADA ou d'HUDA (hébergement d'urgence des demandeurs d'asile) sur certains territoires.

Vous réclamez la création de 10 000 places supplémentaires. Le Gouvernement a pour ambition d'augmenter dans les années qui viennent la part des demandeurs d'asile hébergés en CADA de 50 %, avec la création de 5 000 places supplémentaires, dont 1 000 par transfert de l'hébergement d'urgence. Ces places supplémentaires s'ajouteront aux 4 000 créées en 2013 et 2014. Cet effort très significatif créera les conditions de la soutenabilité de notre politique de l'asile en France.

Il m'a été demandé s'il est possible d'estimer le taux de présence des déboutés du droit d'asile en hébergement d'urgence généraliste. Comme je l'ai indiqué précédemment, cela est extraordinairement difficile.

Je vous confirme la création de cinquante-cinq postes supplémentaires au sein de l'OFPRA pour accélérer le traitement des dossiers des demandeurs d'asile. La possibilité d'ouvrir des antennes territoriales de l'OFPRA a été discutée dans le cadre de la concertation menée en 2013. Pour l'heure, cette option n'a pas été retenue. La possibilité de recourir à des missions foraines de l'Office en cas de nécessité est utilisée massivement dans un certain nombre de villes, notamment à Calais, même si c'est l'OFII qui est mobilisé en liaison avec les services de la préfecture. En la matière, nous préférons une mobilisation des effectifs de l'OFPRA, car la centralisation de l'examen des dossiers permettra d'en traiter plus et plus vite. L'expérience nous dira si nous devons apporter des modifications au dispositif.

Concernant le financement des plateformes associatives par le FER et le FAM, le nouveau dispositif a dû être adapté aux nouvelles orientations budgétaires de l'Union européenne pour la période 2014-2020. Néanmoins, nous avons demandé que les fonds soient alloués avant même que l'ensemble des documents de l'Union européenne ne soit élaboré. Nous pensons ainsi pouvoir faire face.

Je m'arrête sur le dispositif exceptionnel pour Calais. À Calais, 2 000 personnes – y compris des femmes et des enfants – sont dans une situation épouvantable, exposées au froid, à la faim, à l'exploitation des passeurs, victimes de la traite des êtres humains. La préoccupation que j'ai exprimée correspond à une réorientation de la politique de l'État conforme à mes valeurs, car ce n'est pas en laissant les gens mourir de faim ou se faire exploiter que l'on réglera le problème de l'immigration en France.

Aussi, notre première décision a-t-elle été de faire en sorte que toutes ces personnes en situation de vulnérabilité absolue et relevant du droit d'asile puissent obtenir l'asile en France, car nous voulons arracher ces personnes aux filières abjectes de passeurs. Sur ces 2 000 personnes, nous n'avons réussi à en convaincre que 150 de demander l'asile en France. Notre objectif est ainsi de lutter contre les filières de l'immigration irrégulière, domaine où nous obtenons des résultats.

Deuxièmement, nous avons décidé la mise en place d'un accueil de jour à Calais. Les 3 millions d'euros dont vous parliez correspondent à l'accueil de jour ajouté au centre d'hébergement pour les personnes vulnérables : 300 000 euros sont consacrés à l'augmentation des capacités d'accueil existantes à destination des personnes vulnérables, accueil réalisé par une association de façon remarquable ; et un peu plus de 2,8 millions sont prévus pour le centre de jour, grâce notamment aux fonds européens.

Troisièmement, nous voulons démanteler les filières de l'immigration irrégulière. Dans cet objectif, j'ai donné des consignes claires aux forces de l'ordre, dont j'ai augmenté les effectifs à deux reprises cet été, auxquels se sont ajoutées 100 personnes supplémentaires au cours des dix derniers jours. Les forces de l'ordre font à Calais un travail extraordinairement difficile, mais avec beaucoup d'humanité.

S'agissant des personnes relevant de l'immigration irrégulière et non de l'asile, nous procéderons à des reconduites à la frontière. Faute de quoi, notre politique ne sera pas soutenable sur le plan humain.

Enfin, deux sujets concernant Calais sont très importants.

D'abord, la coopération franco-britannique, comme l'a souligné Mme Bechtel. Malgré les accords du Touquet, les Britanniques n'ont pas apporté la preuve de leur mobilisation. Aussi, la maire de Calais m'a-t-elle demandé de dénoncer ces accords. Je ne les ai pas dénoncés, car les migrants, une fois arrivés en Grande-Bretagne, nous auraient été de toute façon retournés le lendemain, ce qui aurait contribué à densifier plus encore les flux. En revanche, j'ai demandé aux Britanniques de contribuer à hauteur de 15 millions d'euros sur trois ans à la sécurisation du port et aux actions humanitaires que nous menons. Surtout, j'ai demandé, non pas des policiers britanniques à Calais, comme une erreur de traduction de mon interview à la BBC a pu le laisser croire, mais la création d'un bureau franco-britannique.

À Calais, se pose aussi la question de l'origine des migrants et de la nécessité de contrôler les flux. J'entends, monsieur Larrivé, celui qui veut devenir le nouveau responsable de votre organisation politique demander un Schengen 2 afin de régler tous les problèmes de l'immigration. Je constate qu'au cours des dernières années, particulièrement de 2007 à 2012, le nombre des migrants qui venaient en France n'était pas moins important que celui d'aujourd'hui. Je demande que l'on s'entende sur les chiffres relatifs aux demandes d'asile –60 000 a indiqué M. Ciotti –, car ils sont comparables, enregistrant même une baisse de 4 % cette année. Pour ce qui concerne l'immigration hors asile, les chiffres sont identiques en France pour ces dernières années. Il n'y a donc pas de flambée de l'immigration, et, même si M. Bompard n'a pas posé de question, je souhaite tout de même lui répondre qu'il n'est pas raisonnable d'alimenter de tels phantasmes.

J'observe encore que rien n'a été obtenu au cours des cinq dernières années jusqu'à notre tournée européenne. Au moment des printemps arabes, les migrants persécutés chez eux arrivaient en nombre identique sur le territoire de l'Union européenne, en Italie, sans que nous n'ayons jamais obtenu la moindre implication de Frontex pour contrôler les frontières extérieures de l'Union. Nous l'avons obtenue en substitution de l'opération Mare Nostrum, par un accord avec les Italiens et avec les pays l'Union Européenne. Il n'y aura pas de maîtrise des flux migratoires sans contrôle des frontières européennes. C'est précisément ce que nous avons obtenu de l'Union européenne.

En ce qui concerne le nombre des filières d'immigration irrégulières démantelées, j'ignore d'où proviennent vos chiffres. Quant aux chiffres officiels, ils indiquent que 30 % de filières supplémentaires ont été démantelées en 2013 par rapport à 2012, soit 250 filières, et encore 30 % de plus entre 2013 et 2014. Nous savons que ce nombre sera encore supérieur cette année. J'avoue mal comprendre ces campagnes relatives à l'immigration. Mme Le Pen s'est rendue à Calais pendant quelques minutes pour dire que nous ne faisons rien alors qu'on n'a jamais fait autant. Je m'étonne de vous entendre reprendre ce discours sur l'immigration irrégulière, qui ne correspond pas à la réalité. Sur ce sujet, nous faisons des efforts considérables grâce à la mobilisation de nos forces, en étroite liaison avec les services et les polices des autres pays. Vous finirez par décourager ceux dont vous pensez qu'ils votent pour vous à force de dire cela. Nous démantelons les filières de trafic des êtres humains de façon massive.

Protection des frontières extérieures, démantèlement des filières de l'immigration irrégulière, mais aussi application des règles de Dublin et Schengen en Italie, ce qui n'était pas le cas. J'ai dit à mon homologue italien que tout le monde arrive en Italie mais que les gens en partent pour l'Allemagne, la France, ou ailleurs. Si les migrants ne sont pas enregistrés en Italie, sur la base Eurodac, si les empreintes ne sont pas prises, les dispositifs de réadmission de Dublin ne peuvent pas fonctionner, faute de quoi, Schengen demeure sans effet. Aussi, avant de demander Schengen 2, il conviendrait de s'employer à faire fonctionner Schengen 1. C'est ce que nous essayons de faire aussi à Calais.

Monsieur Dollez, la circulaire du 6 juillet 2012 a permis la division par dix du nombre de placements en rétention de familles avec enfants entre 2012 et 2013. Je reste très vigilant sur ce point. Quant à la circulaire du 11 mars 2014 relative à l'éloignement, je n'envisage pas de la modifier, mais j'ai compris que vous n'aviez pas le souhait d'être en accord sur tout avec la politique du Gouvernement.

En ce qui concerne les populations roms, nous avons mis en place la fin des aides au retour, les diagnostics sociaux d'hébergement et d'évacuation, et réduit de 30 % le nombre des campements illicites en France. M. Goujon m'a interrogé sur les Roms qui doivent aussi pouvoir vivre dans leur pays. Ce n'est pas leur être hostile que de dire que beaucoup d'entre eux ne partent pas de leur plein gré et que les pays d'origine n'utilisent pas à bon escient les fonds européens qu'ils perçoivent. J'avais fait, à l'époque où j'étais ministre des affaires européennes, avec M. Valls, le voyage en Bulgarie et en Roumanie où nous avons proposé tout notre soutien et notre savoir-faire. C'est la seule politique que nous conduisons en France à l'endroit de ces populations, en coopération avec les gouvernements et en mobilisant les fonds européens, afin que ces populations soient alphabétisées, logées, accompagnées et soutenues dans leur pays d'origine. Cette politique n'est pas infamante et nous l'assumons totalement.

Mme Mazetier veut savoir si le programme Accelair va être étendu à toute la France. Ce programme a été décidé en 2002 sur la base du programme européen axé sur l'aide à l'emploi ; le principe autour duquel s'articule la méthode de ce programme est de ne pas séparer les questions du logement et de l'emploi en apportant un accompagnement adapté à ceux qui souhaitent accéder à l'emploi. Notre objectif est de développer et de soutenir ce programme.

En réponse à la question de M. Binet relative aux logiciels AGDREF 1 et AGDREF 2, l'appropriation de la nouvelle application par les utilisateurs a été facilitée au cours des derniers mois par le maintien du logiciel antérieur AGDREF 1 qui, malgré son ancienneté, a prouvé son efficacité et sa robustesse. Pour garantir l'aspect opérationnel du système, une modernisation progressive a été arrêtée et nous allons tenter d'améliorer son ergonomie applicative en refondant l'interface homme/machine et en ajoutant des fonctionnalités nouvelles, sans pour autant nuire à l'efficacité du système. Le dispositif sera complété par de nouvelles fonctions biométriques, avec la base centrale de données pour les empreintes, et statistiques, avec la rénovation du module AGDREF 1. Un travail en profondeur sera entrepris sur l'architecture applicative du logiciel afin de gagner en efficacité.

Mayotte a été le premier territoire ultramarin dans lequel je me suis rendu, alerté par la situation humaine très dégradée des réfugiés. J'ai d'ailleurs été choqué par ce que j'y ai vu. Le CRA sera entièrement reconstruit en 2015 et comptera

410 places. Tout à fait moderne, il offrira des conditions d'accueil bien meilleures que par le passé. Les territoires d'outre-mer bénéficieront des dispositions de la loi relative à l'immigration, qui permettront aux préfetures d'avoir une gestion administrative beaucoup plus souple. Si le programme 104 ne comporte pas de fléchage précis pour les crédits des départements d'outre-mer, ceux-ci ne bénéficieront pas moins pleinement de l'ensemble des crédits dévolus à l'intégration.

En réponse à la question de M. Heinrich au sujet des mineurs étrangers isolés et la protection judiciaire de la jeunesse, l'État participe aux mesures en faveur des mineurs isolés, dans le cadre de ses compétences. Des discussions interministérielles sont en cours pour fixer les compétences de l'État dans ce domaine, la principale relevant des départements. Mais nous restons présents et sommes prêts à faire tout ce qui nous revient.

Madame Bechtel, on ne demande pas l'asile à Calais, Cherbourg ou Nantes mais à la France. Si nous voulons avoir des capacités d'accueil dignes réparties sur l'ensemble du territoire, il faut éviter les processus de concentration tels qu'on a pu les constater à Calais. La directivité de l'hébergement demeurera et, dans un dialogue attentif, conditionnera l'attribution des prestations correspondantes.

S'agissant de l'interdiction du territoire pour certains ressortissants de l'Union européenne dans le cadre de la loi relative au terrorisme, j'ai lu dans la presse des interprétations curieuses. Voilà bien un procès faux, absurde et stupide : notre intention n'a jamais été de fermer nos frontières aux ressortissants bulgares et roumains. Il s'agit d'empêcher le retour sur le territoire national d'étrangers qui ont commis des actes terroristes et sont susceptibles de mettre en danger nos ressortissants.

Monsieur Goujon, je déduis de votre allusion aux six mesures coercitives prises en un mois à l'encontre de jeunes Roumains par le parquet pour mineurs de Paris que vous vous interrogez sur l'action de la justice après que la police a neutralisé les intéressés, ce qui constitue un sujet récurrent dans vos questions. Il s'agit d'une question de politique pénale qui implique en premier lieu les autorités judiciaires. À cet égard je voudrais souligner la difficulté qu'il y a à apporter une réponse pénale et sociale adaptée dans un domaine qui concerne des mineurs étrangers et isolés. Pour éviter la récidive, il faut les mettre à l'abri des réseaux qui les exploitent, car beaucoup des intéressés ont subi des pressions ou ont été martyrisés pour pratiquer la mendicité agressive. Nous travaillons, en collaboration avec la justice, les acteurs sociaux, les conseils généraux, les collectivités territoriales et la ville de Paris, à arracher ces mineurs aux réseaux d'immigration illégale. Par une politique volontariste, nous voulons démanteler les filières de la traite des êtres humains. Nos résultats sont bons, ainsi que l'ai dit tout à l'heure à M. Larrivé, avec un niveau de judiciarisation des affaires traitées extrêmement fort.

Madame Louwagie, l'AME est conforme à nos valeurs : on ne peut pas laisser les étrangers gravement malades sans perspective de soins. Nous n'en sommes pas moins déterminés à lutter résolument contre les fraudes, et Mme Marisol Touraine est engagée dans ce travail indispensable. Il faut accroître le démantèlement des filières et, sur ce point, je vous renvoie aux résultats que nous obtenons.

M. Bacquet a évoqué le lien entre politique migratoire et aide au développement, comme M. Myard. C'est un sujet central qui doit être traité au plan européen. Parmi les propositions que j'ai faites à l'Union européenne au mois d'août, qui ont été retenues par le Conseil, figure la constitution d'un coordonnateur européen pour les migrations en Méditerranée centrale. La volonté existe pour que les services de l'Union européenne, en coordination avec le Haut comité aux réfugiés (HCR), puissent aller dans les pays de provenance pour voir ce qui relève de l'asile. Dans ces pays où sont concentrés les demandeurs, nous souhaitons établir des procédures d'asile accélérées, ce que nous faisons avec les minorités concernées en Irak et en Syrie. Par ailleurs, il faut que nous puissions développer avec eux des programmes permettant d'accueillir, dans la bande nord-africaine, les réfugiés économiques, de les garder en développant des plans d'alphabétisation, l'accès à l'emploi et le développement d'activités. Je suis extrêmement favorable à ces politiques qu'il convient de développer. L'Union européenne prend le problème à bras-le-corps, la France a été entendue et un accord obtenu. Demain à Paris, se tiendra la réunion du G6 qui rassemblera les ministres de l'intérieur de l'Italie, de la France, de l'Allemagne, du Royaume-Uni, de l'Espagne et de la Pologne, avec des représentants des États-Unis, du Canada et de la Turquie. Cette réunion, pour son volet européen, permettra d'approfondir les propositions françaises sur ces sujets.

Enfin, s'agissant des ressortissants érythréens, ils sont parmi les nationalités très représentées à Calais, avec les Somaliens, les Soudanais et les personnes en provenance d'Irak et de Syrie. Pour traiter ces cas, notre objectif est de recourir à la procédure accélérée avec un traitement rapide des dossiers et l'augmentation des moyens de l'OFII à Calais. Il s'agit de créer le plus rapidement possible les conditions de l'asile et de répartir les intéressés sur le territoire national dans les centres d'accueil pour demandeurs d'asile que nous avons financés.

M. Guillaume Larrivé. Si vous le permettez, monsieur le ministre, tous les chiffres que j'ai cités sont exacts proviennent de vos services et sont publiés sur internet. Personne ne conteste, surtout pas nous, le travail préfectoral et policier sur ces questions. Le sujet, selon nous, est l'attractivité sociale de notre pays.

M. Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur. Monsieur le député Larrivé, je ne voudrais pas qu'à chaque fois que les préfets, les policiers et les gendarmes font bien leur travail, ce soit en dépit du ministre de l'intérieur et qu'à chaque fois qu'il y a un problème, ce soit à cause de lui. S'ils font bien leur travail, c'est qu'ils reçoivent de notre part des instructions, ce qui n'enlève rien à leur valeur intrinsèque. Cela dit, je comprends que, étant dans l'opposition, vous souhaitiez les féliciter sans dire quoi que ce soit d'aimable à mon égard.

M. Dominique Lefebvre, président. Vous avez bien fait, monsieur le ministre, d'apporter cette précision.

Je rappelle que la discussion et le vote des crédits de la mission « Immigration, asile et intégration » en séance publique auront lieu le mercredi 12 novembre.

La réunion de la commission élargie s'achève à dix-huit heures quarante-cinq.

Compte rendu de la commission élargie du jeudi 6 novembre 2014

(Application de l'article 120 du Règlement)

Écologie, développement et mobilité durables

La réunion de la commission élargie commence à neuf heures cinq, sous la Présidence de M. Gilles Carrez, président de la commission des finances, de M. François Brottes, président de la commission des affaires économiques, de M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable.

M. Gilles Carrez, président. Madame la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, M. François Brottes, M. Jean-Paul Chanteguet et moi-même sommes heureux de vous accueillir pour examiner les crédits du projet de loi de finances (PLF) pour 2015 consacrés à la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Je rappelle les règles de fonctionnement de la commission élargie. Nous donnerons d'abord la parole aux rapporteurs des différentes commissions permanentes – particulièrement nombreux cette année, ce dont je me réjouis –, qui interviendront pour une durée de cinq minutes sous forme de questions à Mme la ministre, qui leur répondra ensuite, sans limitation de temps. Puis s'exprimeront, pour deux minutes chacun, les porte-parole des groupes. Enfin, tous les députés qui le souhaitent pourront interroger Mme la ministre, leur intervention étant limitée à deux minutes.

Nous étudierons les politiques de l'écologie et du développement durable avant de nous pencher sur les transports, la mer et les affaires maritimes, avec M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. François Brottes, président. Cette année, la commission des affaires économiques s'est saisie de deux budgets relevant de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », celui de l'énergie et celui de la pêche maritime et de l'aquaculture.

Le budget de la mission « Écologie » contribue à l'effort de redressement des comptes publics.

Les crédits de la pêche et de l'aquaculture sont stables, à hauteur de 48 millions d'euros mais le retard pris pour la mise en œuvre du nouvel outil financier de la politique commune de la pêche (PCP) est source d'incertitudes pour les pêcheurs.

Les crédits du programme 174 « Énergie, climat et après-mines » s'élèvent à 545 millions d'euros, dont près de 506 millions destinés à la gestion sociale de l'après-mines, sujet majeur dans les régions concernées. Seul 1 % de ces crédits va à l'énergie, l'essentiel de la politique énergétique étant financé par d'autres vecteurs : la contribution au service public de l'électricité (CSPE) dont le produit représentera 6,3 milliards d'euros en 2015, les prêts pour la réhabilitation, les fonds de la Caisse des dépôts et consignations (CDC) dédiés aux collectivités territoriales.

Notre commission, comme à son habitude, a retenu pour ses avis une présentation en deux parties : la première consacrée aux crédits, la deuxième à un thème spécifique. Dans son avis sur les crédits de la pêche et de l'aquaculture

maritime, Mme Annick Le Loch s'est concentrée sur la première mise en vente des produits de la mer, enjeu fondamental pour l'ensemble de la filière ; dans son avis sur les crédits de l'énergie, Mme Marie-Noëlle Battistel, suppléée aujourd'hui par Mme Corinne Erhel, a examiné la participation de l'agriculture à la transition énergétique, dont on sait l'importance, notamment au travers de la méthanisation qui peut permettre aux agriculteurs de dégager un complément de rémunération, de diminuer le poids du facteur énergétique et de trouver une solution à la gestion de leurs déchets.

M. Jean-Paul Chanteguet, président. La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire présentera cette année sept avis sur le budget de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » : quatre au titre de l'écologie – protection de l'environnement et prévention des risques ; paysages, eau et biodiversité ; politique de développement durable ; transition écologique – et trois au titre des transports – transports terrestres et fluviaux ; transports aériens ; affaires maritimes.

Je vous demande de bien vouloir excuser Jacques Alain Bénisti qui ne pourra assister à cette commission élargie et présenter son rapport pour avis. Il avait toutefois pris soin de poser ses questions, par anticipation, à M. le secrétaire d'État lors de son audition par notre commission, le 15 octobre dernier.

M. François Rochebloine. Cette année, la commission des affaires étrangères et son rapporteur Pierre-Yves Le Borgn' se sont plus particulièrement intéressés à la préparation de la conférence Paris Climat 2015. Il nous reste quatre cents jours pour parvenir à un accord universel, engageant tous les États sur la voie de la décarbonation progressive de l'économie mondiale, si l'on veut limiter à deux degrés l'augmentation de la température terrestre par rapport à la période préindustrielle, comme nous le recommandent les scientifiques. C'est dans cette perspective que nous nous plaçons pour apprécier cette année la politique de l'Union européenne en matière d'énergie et de climat, marquée par l'adoption très récente par le Conseil de l'Union européenne du cadre pour 2030.

M. Marc Goua, rapporteur spécial pour l'énergie et pour le compte d'affectation spéciale « Financement des aides aux collectivités pour l'électrification rurale ». Je voudrais, avant toute chose, dire ma frustration de ne disposer que de cinq minutes pour présenter mon rapport.

Le programme 174 vise un triple objectif : il soutient les politiques relatives à la transition énergétique ; il amplifie les moyens de lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique ; enfin, il assure la gestion économique et sociale de l'après-mines.

Avec 545 millions d'euros en crédits de paiement, son budget connaît une baisse de près de 8,5 % par rapport à l'exercice précédent, qui a pour principale origine la diminution naturelle du nombre des anciens mineurs bénéficiant des droits et prestations sociales financés par l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM). Cette contraction pèse mécaniquement sur l'évolution de l'ensemble des crédits du programme puisque la dotation de l'action n° 4 constituée à elle seule 93 % de la dotation totale.

À ces crédits budgétaires, il convient d'ajouter dix-huit dépenses fiscales pour un montant de 3,1 milliards d'euros, en hausse de 11 % par rapport à 2014, hausse résultant principalement de la modification des conditions d'octroi du crédit d'impôt pour la transition énergétique.

L'ensemble de ces crédits ne reflète qu'une partie des moyens financiers consacrés à la politique énergétique de notre pays. La majorité du financement de cette politique est en effet extrabudgétaire et repose sur les consommateurs d'énergie. La lutte contre la précarité énergétique ou le tarif d'achat de soutien aux énergies renouvelables sont ainsi financés par la contribution au service public de l'électricité, dont le montant s'élève à 6,2 milliards d'euros, soit onze fois les crédits du programme.

Dans ce cadre financier très particulier, l'exercice budgétaire pour 2015 est indéniablement marqué par le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte dont les aspects financiers trouvent leur concrétisation dans le présent projet de loi de finances (PLF).

Comme vous le savez, mes chers collègues, ce projet de loi amorce une diversification de nos sources de production d'énergies : en premier lieu, à travers la montée en puissance des énergies renouvelables ; en second lieu, à travers la diminution de la part du nucléaire à 50 % à l'horizon 2025.

Concernant les énergies renouvelables, vous vous êtes engagée, madame la ministre, à un doublement de la dotation du Fonds chaleur à l'horizon 2017. Je me félicite de cette décision en faveur d'un dispositif efficace, compétitif et plébiscité par l'ensemble des acteurs concernés.

Concernant le plafonnement de la capacité de production de la puissance nucléaire à son niveau actuel de capacité installée, je vous rappelle, mes chers collègues, que mon collègue Hervé Mariton et moi-même avons conduit une étude approfondie sur les conséquences économiques d'une telle décision. Au-delà des montants financiers qui ont été avancés – sujet à discussion, j'en conviens, même s'ils ne sauraient être qualifiés de « farfelus » – pouvez-vous nous préciser, madame la ministre, les conditions dans lesquelles ce plafonnement conduira à la fermeture anticipée d'une centrale nucléaire et à l'indemnisation éventuelle de l'exploitant qui en résulterait ?

S'agissant de la sûreté des installations nucléaires, j'aimerais attirer votre attention, mes chers collègues, sur les moyens financiers aujourd'hui affectés à l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) et à l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN). Ces deux opérateurs nous ont en effet alertés de l'insuffisance des moyens financiers et humains dont ils disposent. Je partage leurs inquiétudes, eu égard aux enjeux auxquels ils devront faire face – je pense notamment aux réexamens de sûreté de plus d'une cinquantaine d'installations – et vous demande, madame la ministre, si une consolidation de ces moyens peut être envisagée.

De même, le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA), qui ne relève pas de cette mission mais qui joue un rôle essentiel dans le domaine de l'énergie, ne semble plus en mesure aujourd'hui de faire face à la montée en puissance de ses dépenses obligatoires. Compte tenu de l'augmentation des charges nouvelles obligatoires, il estime que les crédits restants pour financer ses autres activités seront en diminution de près de 10 % à l'horizon 2017. Or une telle réduction, bien que partiellement

absorbée par des efforts de maîtrise des dépenses, ne pourra s'opérer sans une remise en cause de certains projets pourtant indispensables.

Je souhaite conclure cette intervention sur les aides dédiées à la lutte contre la précarité énergétique mises en œuvre par l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) dans le cadre du programme « Habiter mieux ». Ce dispositif semble, en effet, aujourd'hui victime de son succès : 50 000 logements traités en 2014 contre 6 700 en 2011. Pour 2015, l'écart entre les ressources et les dépenses de l'agence induit un déficit de 15 millions d'euros. À l'heure où l'on recherche des politiques publiques qui font leur preuve, j'estime qu'il est sans doute indispensable de s'assurer que des ressources pérennes lui seront affectées afin de lui permettre de faire face au fort développement de ce programme.

Mme Corinne Erhel, suppléant Mme Marie-Noëlle Battistel, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques pour l'énergie. Je vous prie de bien vouloir excuser Marie-Noëlle Battistel, retenue par un voyage au Canada en qualité de présidente du groupe d'amitié avec ce pays.

Les crédits du programme 174 visent trois objectifs.

Le premier est la mise en œuvre de la politique énergétique française, avec un budget de 6 millions d'euros en crédits de paiement, en baisse de 4,8 % par rapport à 2014.

Le deuxième est la gestion économique et sociale de l'après-mines. Les crédits destinés à l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM), qui représentent la quasi-totalité des 506 millions d'euros consacrés à cette action, sont en baisse de 9 %, effet mécanique de la réduction du nombre des ayants droit.

Le troisième est la lutte contre le changement climatique et l'amélioration de la qualité de l'air, action dont le budget s'élève à 31 millions d'euros.

Cette année, le thème retenu pour l'avis est la participation de l'agriculture à la transition énergétique, qui renvoie à un double aspect.

D'une part, l'agriculture est productrice d'énergies renouvelables. Les agriculteurs sont entrés de plain-pied dans la transition énergétique par le biais du photovoltaïque. Jusqu'en 2011, la filière a connu une croissance intense, du fait de la bulle photovoltaïque créée par des tarifs d'achat élevés offrant d'importantes rémunérations. Le réajustement des soutiens publics a par la suite freiné cet emballement.

Dans ce contexte, la méthanisation a apporté un souffle nouveau au monde agricole. Elle représente pour les agriculteurs une chance naissante de participer à la production d'une forme d'énergie renouvelable, le biogaz, qui peut être valorisé sous forme de production d'électricité, de chaleur ou de biométhane. En outre, le digestat, produit résidu de la méthanisation, peut être utilisé comme fertilisant lors de l'épandage. La méthanisation permet ainsi de valoriser des flux d'énergie comme des flux de matières, en produisant des énergies renouvelables et en traitant les déchets organiques. Elle doit s'intégrer dans une approche systémique du traitement des déchets et représente un excellent exemple d'économie circulaire.

D'autre part, l'agriculture est consommatrice d'énergies. Sa dépendance repose essentiellement sur les énergies fossiles, ce qui fait problème d'un point de vue énergétique et environnemental, mais également en matière de compétitivité. Elle implique d'encourager une meilleure maîtrise de l'énergie par les exploitants agricoles.

À cet égard, le récent développement de la méthanisation apparaît crucial pour la réalisation des différents objectifs que la France s'est donnés en matière de production d'énergies renouvelables. Rappelons que l'objectif d'atteindre 23 % d'énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie d'ici à 2020, fixé dans le cadre du « paquet énergie-climat » de l'Union européenne, a été porté à 32 % d'ici à 2030 dans la loi sur la transition énergétique.

Le plan « Énergie méthanisation autonomie azote », lancé en 2013, prévoit de faire passer le nombre de méthaniseurs de 200 à 1 000 d'ici à 2020, ce qui suppose un rythme accéléré d'installations, de l'ordre de 130 par an. Comment comptez-vous y parvenir, madame la ministre ?

Nous saluons la décision d'exonérer pendant cinq ans de taxes foncières sur les propriétés bâties et de la cotisation foncière des entreprises les installations de méthanisation, qui supposent de lourds investissements, et nous nous félicitons que cette fiscalité incitative, prévue à l'article 42 du PLF, ait été confortée par l'adoption d'amendements en commission des finances.

Néanmoins, il faut souligner que la rentabilité des méthaniseurs est tributaire du niveau des tarifs d'achat et des différentes aides que les agriculteurs peuvent recevoir. Les différentes modalités de soutien public passent surtout par des aides à l'investissement et par des tarifs d'achat généreux pour le biogaz et l'électricité, lesquels constituent l'essentiel des recettes d'exploitation. Les subventions, principalement apportées par le Fonds chaleur et le fonds déchets de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), ont permis de soutenir une centaine de projets.

Il est indispensable que ce soutien public au développement de la méthanisation perdure. Les financements des aides à l'investissement seront-ils maintenus ? Quels montants sont prévus pour le Fonds chaleur et le Fonds déchets ? Qu'en est-il du doublement annoncé ? La première période du plan de performance énergétique des exploitations agricoles touchant à sa fin, quels sont les montants alloués et les objectifs fixés pour la deuxième période ?

M. Jacques Krabal, *rapporteur pour avis de la commission du développement durable pour la protection de l'environnement et la prévention des risques*. Pour la troisième année consécutive, j'ai le plaisir de présenter les crédits du programme 181 « Prévention des risques » et du programme 170 « Météorologie », de la mission « Écologie » dont l'enveloppe totale est constituée de 7,9 milliards d'euros d'autorisations d'engagement et 7,3 milliards d'euros en crédits de paiement contre, respectivement, 10,2 milliards et 9,7 milliards en 2014.

La présentation d'une stratégie nationale de gestion des risques d'inondation, le 10 juillet dernier, constitue un premier témoignage de la volonté des pouvoirs publics qu'un drame comme celui de la tempête Xynthia ne se reproduise plus. D'après les informations transmises par vos services, les cartographies des surfaces inondables ont été réalisées sur une centaine de territoires à risques importants mais il faut souligner que des difficultés persistent à

Mayotte, à Arcachon et Noirmoutier. Pourriez-vous nous confirmer que sur ces territoires, et plus généralement, sur l'ensemble de nos littoraux et le long de nos cours d'eau, la prise en compte de la géographie, de la géologie et de l'hydrologie s'imposera désormais sans faillir face aux dérives de la raison mercantile ?

Les plans de gestion des risques d'inondation seront soumis à la consultation du public dans quelques semaines. Pourriez-vous, madame la ministre, nous indiquer quel sera le calendrier précis de mise en place des stratégies locales ?

En matière de sûreté nucléaire, chacun sait que les exigences sociétales augmentent régulièrement. Les évolutions législatives et réglementaires traduisent d'ailleurs cette tendance en renforçant les missions du dispositif de contrôle constitué par l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) et par son appui technique, l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN). Ce dispositif est confronté aujourd'hui à des enjeux de sûreté et de radioprotection sans précédent : renforcement de la sûreté du parc nucléaire post-Fukushima, vieillissement des centrales, instructions de demandes de prolongation, mise en fonctionnement du réacteur EPR sur le site de Flamanville, développement du projet de centre industriel de stockage géologique (CIEGO), premiers réexamens de sûreté des installations exploitées par le CEA et Areva, notamment de l'usine de La Hague, vigilance accrue appelée par l'augmentation continue des doses de rayonnement ionisant délivrées aux patients.

Sur la période triennale 2015-2017, l'ASN bénéficiera de 30 emplois supplémentaires et les ressources qui lui sont allouées comme celles de l'IRSN sont maintenues : le Gouvernement consent un effort réel dans un contexte budgétaire extrêmement contraint. Il n'en reste pas moins, madame la ministre, que le compte n'y est pas tout à fait, eu égard aux besoins de l'ASN et de l'IRSN tant en emplois – renfort de 95 emplois pour l'une et de 65 emplois pour l'autre – qu'en crédits supplémentaires – accroissement respectif de 21 millions et 15 millions.

Le survol de nos installations nucléaires par des drones l'a encore récemment démontré : la sûreté nucléaire n'est pas un acquis, elle suppose une vigilance de tous les instants.

Pour renforcer les moyens financiers qui leur sont dévolus, l'ASN et l'IRSN ont formulé plusieurs propositions qui visent un financement adapté et adaptable aux enjeux, reposant à la fois sur le budget de l'État et sur une contribution annuelle des exploitants nucléaires fixée par le Parlement. D'autres pays ont choisi cette voie. Pour quelles raisons le Gouvernement s'y refuse-t-il ? Quels engagements alternatifs, précis et contraignants, peut-il prendre pour que ces opérateurs aient accès aux moyens supplémentaires dont ils ont besoin ?

J'en viens au programme 170 « Météorologie », en commençant par saluer la qualité des prévisions et des alertes dont notre population a pu bénéficier lors des récentes intempéries dans le sud du pays. Météo-France a su maintenir un niveau technologique élevé, notamment grâce aux récents investissements dans le supercalculateur implanté sur le site de l'Espace Clément-Ader à Toulouse. Les inquiétudes budgétaires sont toutefois fortes, compte tenu en particulier des enjeux liés à la stratégie de *l'open data*. Pouvez-vous nous dire, madame la ministre, quel accompagnement vous comptez proposer pour que la transition se fasse en douceur ?

Les crédits des programmes 170 et 181 s'inscrivent dans la continuité des années précédentes mais appellent notre vigilance sur certains points. Nous devons tous garder à l'esprit qu'il ne faut pas ajouter de la peur à la peur. Notre civilisation a déjà son lot de préoccupations. Comme l'écrivait Jean de La Fontaine dans la morale de la fable *Le renard et les poulets d'Inde* : « Le trop d'attention qu'on a pour le danger/ Fait le plus souvent qu'on y tombe ». Nous recommandons, le groupe RRDP et moi-même, l'adoption de ces crédits.

M. Pierre-Yves Le Borgn', rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères. Rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères pour les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », vous comprendrez que j'oriente mon intervention sur la dimension internationale de l'action de votre département, madame la ministre. Cette action, à l'évidence, porte en priorité sur la conférence de Paris sur le climat en 2015, dont on ne rappellera jamais suffisamment qu'elle doit conduire à un accord international universel et contraignant permettant de lutter efficacement contre le réchauffement climatique et les menaces qu'il fait peser sur l'avenir de la planète et sur la pérennité même de la vie. Comme le disait le secrétaire général des Nations unies, Ban Ki-moon, le 23 septembre dernier à New York : à Paris l'an prochain, « il n'y aura pas de plan B, tout simplement parce qu'il n'existe pas de planète B ». On ne saurait mieux décrire cette impérieuse obligation de résultat.

Dès lors, je veux souligner que m'apparaît totalement justifiée la dotation de la mission « Écologie, développement et mobilité durables prévue » pour 2015, soit 7,88 milliards d'euros en autorisations de programme et 7,327 milliards d'euros en crédits de paiement, auxquels s'ajoutent les 179 millions d'euros en autorisations de programme et 43,4 millions d'euros en crédits de paiement prévus au titre de la mission « Action extérieure de l'État » pour la conférence Paris Climat 2015.

Madame la ministre, une vision, une volonté, une ambition traduite dans la loi peuvent changer la vie pour le meilleur. Je pense ici à la loi sur la transition énergétique et la croissance verte, récemment adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture. Réussir la conférence de Paris requiert que la France montre l'exemple. Avec cette loi, elle le fait. De la même manière, l'Europe doit tracer le chemin et l'on doit se féliciter de l'adoption par le Conseil européen, le 23 octobre dernier, d'un nouveau « paquet énergie-climat » qui prévoit, à l'horizon 2030, une réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990, une part de 27 % des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique de l'Union et un objectif de 27 % d'amélioration de l'efficacité énergétique.

Sans la France, sans l'Europe, il n'y aura à Paris ni dynamique ni succès possible. Ce nouveau « paquet énergie-climat » formera la contribution de l'Union européenne au futur accord dès le premier trimestre 2015. Comment réussir ? En imaginant les mécanismes d'incitation facilitant une rupture en matière énergétique qui, loin de conduire à la décroissance économique, entraînera la création des richesses nécessaires pour que la lutte pour le climat serve efficacement et la planète et l'emploi.

Tout dépendra de la capacité de la communauté internationale, dès la prochaine Conférence des parties, la COP 20, à Lima dans quelques semaines, à faire passer le pic d'émissions à la majorité des pays et de tendre ensuite à un taux de

réduction qui soit à la fois réaliste et volontariste. Or, à ce stade, seule l'Union européenne et les États-Unis ont franchi leur pic d'émissions. L'une des clés de la réussite est la définition de scénarios technologiques, dont je crois qu'ils ont été insuffisamment étudiés. L'un des écueils auquel les négociations climatiques se heurtent depuis plus de vingt ans est qu'elles n'ont jamais raisonné autrement qu'à technologie constante, ce qui est une lourde erreur politique et un non-sens économique.

Cette remarque sur le besoin d'une stratégie reposant sur l'anticipation et la structuration du progrès technologique, notamment sur le stockage de l'électricité, le rendement des technologies renouvelables et le captage et la séquestration du CO₂, me conduit à soulever quelques autres questions déterminantes pour le succès de la conférence de Paris.

Comment redresser le marché du carbone, dont le cours est aujourd'hui si bas que l'élément incitatif qui s'y rattache est devenu quasi-inopérant ?

Comment associer le secteur privé à l'action des États et de la communauté internationale, tant dans sa dimension manufacturière que financière ? Cet effort n'a jamais réellement été fait, alors même que le secteur privé a souvent des solutions, qu'il s'agisse des technologies ou des instruments de financement vertueux.

Enfin, quelle capitalisation peut-on espérer au bénéfice du fonds vert pour le climat ? À ce stade, les annonces de contribution se situent à un niveau un peu inférieur à 3 milliards de dollars, dont 1 milliard de source française, alors qu'à l'origine, le plan est de 100 milliards de dollars.

Voilà les éléments essentiels que je souhaitais mettre en évidence à la lecture et dans le contexte de votre budget, madame la ministre, conscient de l'enjeu, politique, diplomatique, écologique qui s'y rattache, conscient aussi de l'urgence à agir rappelée ces derniers jours par le cinquième rapport du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC).

M. Michel Lesage, rapporteur pour avis de la commission du développement durable pour les paysages, l'eau et la biodiversité. Premier constat d'importance : dans le domaine de la biodiversité, de l'eau et des paysages, les enjeux financiers sont considérables. Ils vont bien au-delà du montant du programme 113, qui s'élève à 276 millions d'euros – un niveau similaire à l'an passé, ce dont nous pouvons nous féliciter, tout comme nous pouvons nous réjouir des progrès envisagés pour les années à venir. À cette somme, il faut ajouter un volet fiscal de 2,3 milliards d'euros en recettes au profit d'opérateurs tels que les agences de l'eau – 2,2 milliards de redevances –, l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS) – 68 millions de redevances cynégétiques –, ou le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres.

Les politiques des paysages, de l'eau et de la biodiversité recouvrant, outre les actions de l'État et de ses opérateurs, les actions de multiples autres acteurs, il s'avère extrêmement difficile de connaître les flux financiers qui y sont liés.

Grâce aux recherches que j'ai menées dans le cadre de la mission d'évaluation de la politique de l'eau que m'avait confiée le Premier ministre en 2013 et aux analyses du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), nous avons pu, non sans difficultés, il faut le dire, évaluer les flux financiers dans le domaine de

l'eau à plus de 23 milliards d'euros par an, dont les trois quarts – 17 milliards – concernent le petit cycle de l'eau, financé à 70 % par les factures d'eau des consommateurs, – et le quart restant – 6 milliards – le grand cycle de l'eau qui renvoie aux inondations et à la pollution.

J'ai souhaité présenter dans mon rapport ces chiffres largement méconnus car ils touchent à des problématiques qui sont au cœur des enjeux de l'eau et de la biodiversité : enjeux économiques – ces 23 milliards d'euros équivalent à un point du PIB et concernent l'activité de grandes entreprises qui jouent un rôle international important et réalisent à l'export un chiffre d'affaires deux fois supérieur à celui qu'elles enregistrent en France –, enjeux de gouvernance et d'efficacité des politiques publiques, enjeux de lisibilité, de transparence et de démocratie, enjeux liés au respect des principes qui régissent la politique de l'eau en France et en Europe – récupération des coûts, pollueur-payeur.

La gouvernance dans les domaines de l'eau et de la biodiversité est difficile pour diverses raisons.

Tout d'abord, nos politiques publiques sont encadrées par les textes européens – 80 % de la réglementation nationale est d'origine communautaire –, ce qui implique une rupture dans leur mise en œuvre. Notre pays se doit de rendre des comptes à la Commission : certains contentieux sont en cours, dont vous trouverez la synthèse dans une annexe de mon rapport. En outre, les directives posent des obligations de résultat, alors que la tradition française fixait plutôt des obligations de moyens.

Cette nouvelle approche de nos politiques publiques intègre des logiques d'évaluation économique et environnementale. Elle peut être porteuse d'efficacité et d'efficience, à condition d'être comprise et appropriée par tous les acteurs chargés de sa mise en œuvre. Les enjeux liés à l'eau, qu'ils soient quantitatifs ou qualitatifs, nécessitent une forte mobilisation des acteurs sur les territoires, dynamique au cœur de votre loi sur la transition énergétique, madame la ministre.

La multiplicité des acteurs, à l'échelle nationale, à l'échelle des bassins et à l'échelle locale, est une autre source de difficultés, qui risquent d'être accentuées par les évolutions législatives. Je pense en particulier aux lois de décentralisation, la compétence de la gestion de l'eau et des milieux aquatiques ayant été attribuée au bloc local.

Madame la ministre, pourriez-vous nous préciser les enjeux financiers liés aux inondations, qui inquiètent les élus ?

Pouvez-vous nous préciser également le calendrier du projet de loi relatif à la biodiversité, examiné au mois de juin par la commission du développement durable, son périmètre et les sommes en jeu ?

Afin de conserver une gouvernance efficace de l'eau et de la biodiversité, il me paraît indispensable d'engager une réflexion stratégique pour mieux articuler l'action de l'État et de ses services déconcentrés et celle des collectivités locales. Une approche transversale est nécessaire car ces domaines sont toujours affectés par les politiques publiques menées sur les territoires, qu'il s'agisse de l'aménagement, de l'urbanisme, de l'environnement ou de l'industrie.

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial pour la prévention des risques et pour la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.*

Alors que dans son avis du 17 octobre, l'Autorité de sûreté nucléaire a soulevé la question du volume et de la nature de ses moyens financiers, j'aimerais savoir, madame la ministre, comment vous envisagez l'avenir de son financement. Quelle est votre position sur l'affectation directe de moyens que l'ASN réclame depuis de nombreuses années déjà ?

Toujours en matière nucléaire, pouvez-vous nous dire quelles seront les conséquences budgétaires de la fermeture anticipée de réacteurs, sujet auquel Marc Goua et moi-même avons consacré un rapport publié en septembre dernier ?

M. François Brottes, *président*. Cela me paraît hors sujet !

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial pour la prévention des risques et pour la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.* Le rapporteur spécial est libre de ses questions, monsieur le président !

Ces fermetures auront nécessairement des conséquences budgétaires. Avec nos modestes moyens de rapporteurs spéciaux, nous avons tenté d'établir un chiffrage de leur coût, que Mme la ministre a qualifié de « farfelu ». Le Gouvernement aurait-il l'obligeance de nous faire part de sa propre estimation ?

Par ailleurs, nous aimerions connaître, madame la ministre, le coût pour le budget de vos décisions relatives à Ecomouv'. Depuis 2007, un million d'euros a été consacré aux analyses juridiques demandées par l'administration. Peut-on considérer que celle-ci dispose désormais d'éléments suffisamment solides pour évaluer l'incidence financière du choix que vous avez annoncé ?

Ma dernière question porte sur la privatisation de l'aéroport de Toulouse. Des candidats potentiels à la reprise se sont retirés : pouvez-vous nous préciser pour quels motifs ? Pour ceux qui restent, les banques auraient demandé d'assortir leurs prêts d'un financement complémentaire au titre du risque politique, compte tenu des décisions récentes que vous avez prises. Nous le confirmez-vous ? Si oui, il s'agirait d'une première dans notre pays, car ce genre de procédure était jusque-là réservée aux pays dont le régime politique est fragile et où l'État de droit incertain.

M. François-Michel Lambert, *rapporteur pour avis de la commission du développement durable pour la transition écologique.* La mise en œuvre de la transition écologique ne peut se limiter aux objets et aux crédits des programmes 174 et 403 et 404 anciens, sur lesquels porte le rapport pour avis qui m'a été confié. Elle suppose, en effet, d'adopter un nouveau modèle économique et social, un modèle qui renouvelle nos façons de consommer, de produire, de travailler, de vivre ensemble.

Les années 2012 et 2013 ont été celles du débat sur la transition énergétique qui s'impose à notre pays. L'année 2014 est celle des choix, qui visent à définir de nouveaux compromis au sein de la société française, bons pour l'environnement, justes socialement et favorables à l'économie, à l'emploi et aux territoires.

Quelques moments législatifs clés ont rythmé cette année presque écoulée : le projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR), qui crée de nouveaux droits pour les acquéreurs et locataires en matière d'information sur la qualité du bien immobilier et sur les travaux de conservation de ce dernier, et qui renforce les outils de lutte contre

l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers ; le projet de loi relatif à la biodiversité, adopté par notre commission en juin dernier ; le projet de loi de simplification de la vie des entreprises, qui facilite le regroupement des autorisations en une autorisation unique pour certains projets d'énergies renouvelables ; enfin, bien sûr, le projet de loi relatif à la transition énergétique pour une croissance verte qui permet à notre pays d'engager la transition écologique.

Le contexte national dans lequel s'inscrit le projet de loi de finances pour 2015 m'incite plutôt à l'optimisme et à un vote favorable sur les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Mais la transition écologique s'inscrit aussi dans un contexte international, éclairé par les analyses du cinquième rapport du GIEC : réévaluation à la hausse des températures moyennes à la surface de la planète, réévaluation de l'élévation du niveau des océans en 2100, niveaux sans précédent de la concentration des gaz à effet de serre, avec des émissions augmentant plus vite encore depuis 2010 que dans les décennies précédentes.

Quant au contexte européen, il est marqué par l'adoption le 23 octobre dernier du « paquet énergie-climat » pour 2030, qui reste en deçà des ambitions affichées par l'Union européenne.

Notre pays a pris acte de la fin d'une illusion, celle de la croissance sans freins, d'une énergie et de ressources sans limites. Mais il ne suffit pas de fixer des objectifs pour les atteindre. La clef réside dans les moyens qui y sont consacrés.

Madame la ministre, vous vous rendrez dans quelques semaines à Lima pour assister à la COP 20. Quel sera votre message ? Comment comptez-vous enclencher concrètement le cercle vertueux qui doit permettre d'aboutir, en décembre 2015 à Paris, à un accord à la hauteur des enjeux ?

Face au dérèglement climatique, et parce que l'énergie nucléaire n'est pas la solution d'avenir, il est impératif de développer les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique.

Vous avez annoncé un doublement en trois ans du Fonds chaleur, selon des modalités qui restent encore à définir. Pourriez-vous détailler de manière précise la façon dont les 400 millions d'euros annoncés seront financés ? Des amendements ont été déposés, qui traduisent l'impatience des députés à vous voir éclaircir ce point crucial, notamment pour le financement dans nos territoires des projets liés à la biomasse. Nous avons mis en place dans le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte un outil de planification, le schéma régional, qui doit permettre de renforcer l'outil de financement qu'est le fonds chaleur en identifiant, en amont, les ressources afin d'élaborer un meilleur outil d'exploitation de la biomasse, selon une vision territoriale inscrite dans le long terme et soucieuse de préserver le caractère renouvelable des ressources naturelles, bref, dans une logique pleine et entière d'économie circulaire.

Une logique que ne suit pas la conversion de la centrale thermique de Gardanne en unité de biomasse. Non seulement, elle consommera 20 % des ressources en bois, soit une tonne sur cinq, mais elle empêchera tout autre projet jusqu'en 2035 sur le pourtour méditerranéen. Ce chantier

est fortement contesté : plus de 400 conseils municipaux s'y sont opposés, compte tenu des risques qu'il fait peser sur les territoires.

S'agissant de l'efficacité énergétique, j'aimerais appeler votre attention sur l'action n° 4 « Après-mines », qui concentre 93 % des crédits du programme 174 avec 553,7 millions d'euros. Les avantages en nature – chauffage et logement – gérés par l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs représentent 364,3 millions d'euros pour 2015. Il serait pertinent que l'ANGDM joue le rôle de tiers financeur pour la rénovation énergétique des logements considérés, l'investissement initial étant compensé par la diminution consécutive des prestations versées. Que pensez-vous de cette orientation, madame la ministre ?

La solution finalement trouvée pour résoudre le casse-tête de l'écotaxe poids lourds, qui règle, dans l'attente d'une solution pérenne, le problème du financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), satisfait aussi le rapporteur pour avis que je suis : ce début de convergence fiscale entre essence et diesel ne pourra que contribuer à améliorer la qualité de l'air. Ce n'est toutefois qu'un tout petit pas, beaucoup reste à faire.

Madame la ministre, le fiasco d'Ecomouv' – hémorragie financière que vous avez eu raison de vouloir juguler – ne doit pas nous détourner de notre objectif : mettre en œuvre une écoredevance sur les poids lourds, français et étrangers. Les écologistes veilleront à ce qu'un tel dispositif ne soit pas reporté aux calendes grecques. Des solutions innovantes existent. Les régions pourraient, par exemple, se voir attribuer la compétence de lever cette éco-redevance afin de financer leurs infrastructures.

M. Guillaume Chevrollier, rapporteur pour avis de la commission du développement durable pour les politiques de développement durable. Sans revenir sur le détail des enveloppes qui composent le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables », je concentrerai mon exposé sur quelques questions, en commençant par un constat : le projet de budget pour 2015 participe de l'effort de redressement des comptes publics ; cet effort peut être jugé insuffisant, mais il existe.

Permettez-moi cependant d'exposer mes doutes sur la méthode employée pour faire des économies, au moins en ce qui concerne le périmètre du programme 217, puisque aucune réforme structurelle n'est engagée pour faire baisser, de façon durable et réelle, la dépense publique. Alors qu'il conviendrait de revisiter le périmètre d'intervention de l'État, ce budget ne fait que renforcer la pression qui s'exerce sur les services et les opérateurs de l'État, leur faisant éprouver de plus en plus de difficultés à remplir leurs missions. À l'heure où le Parlement examine le projet de loi de programmation sur la transition énergétique pour la croissance verte et où Paris se prépare à accueillir la COP 21, croyez-vous que baisser de 2,6 % les crédits alloués au Commissariat général au développement durable soit pertinent ?

J'appelle de mes vœux l'adoption de réformes de grande ampleur, et je crois que la mise en place du choc de simplification maintes fois annoncé par le Gouvernement est plus nécessaire que jamais. Tous les acteurs que j'ai rencontrés dans le cadre de la préparation de cet avis budgétaire m'ont confié n'avoir constaté, en ce domaine, aucune avancée réelle. Il est donc urgent de passer du discours aux actes. Madame la

ministre, quelles mesures envisagez-vous de mettre en place afin de simplifier le travail des services de votre ministère, des services déconcentrés et des opérateurs de l'État ?

Ce travail de simplification doit également être conduit au niveau des missions confiées aux services et aux établissements entrant dans le périmètre du programme 217. J'ai la conviction qu'un travail de recentrage peut utilement être engagé, pour identifier les missions prioritaires et renoncer au superflu : combien de notes, études ou rapports sont produits chaque année sans que leurs conclusions ne soient jamais suivies ?

Ma deuxième série de questions porte sur le bilan de la création du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), créé par la loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport. Le choix de doter ce centre, qui intègre huit centres techniques de l'équipement et trois services techniques centraux, du statut d'établissement public administratif a permis de rendre le schéma de responsabilité plus lisible et de mieux identifier le budget qui lui est consacré. Cependant, ce choix n'a pas été neutre sur le plan budgétaire. Les coûts de démarrage ont été importants parce qu'il a, par exemple, fallu financer un siège et mettre en place un logiciel de paie et de gestion comptable. Certains des surcoûts liés à la création du CEREMA seront récurrents parce que les établissements publics sont soumis à des obligations dont sont exonérés les services de l'État, notamment en ce qui concerne la taxe sur les salaires ou les frais d'assurance. Cet exemple du CEREMA doit nous inciter, à l'avenir, à veiller à ce que le choix du statut d'établissement public n'ait pas d'incidence négative sur les finances de l'État, dont il est ici inutile de rappeler l'état de dégradation.

Vos prédécesseurs s'étaient engagés, madame la ministre, à préserver le budget du CEREMA pendant les deux années suivant sa création. À peu de choses près, cet engagement sera tenu en 2015 ; mais qu'advient-il en 2016 ? La réduction de la subvention pour charges de service public ne risque-t-elle pas d'affaiblir la qualité des missions conduites ? Pensez-vous que des synergies permettront de dégager des marges budgétaires suffisantes pour compenser la baisse annoncée de la subvention ? Si oui, lesquelles ?

Je souhaite également vous interroger sur les possibilités de renforcer le partage d'expériences dans le domaine de la création d'établissements publics, afin de réduire les coûts de démarrage. Envisagez-vous des actions en ce domaine ? Que pensez-vous de l'idée de mettre en place un « kit de démarrage » à destination des personnes en charge de la mise en place des nouveaux établissements publics, afin de faciliter la mutualisation de certains services et de réduire les coûts ?

Pour terminer, je souhaite vous interroger brièvement sur le rôle que vous entendez donner à la Commission nationale du débat public (CNDP). Si, dans le projet de loi de finances initiale pour 2015, les crédits alloués restent stables par rapport à 2014, on ne peut que déplorer l'écart saisissant entre les moyens de la CNDP et l'étendue des missions qui lui sont confiées. Au-delà de la nécessaire augmentation des moyens humains et budgétaires attribués à la CNDP, quelles sont vos propositions sur la place et l'organisation des débats publics dans notre pays, et sur le rôle que la Commission nationale sera appelée à y jouer ? Le Parlement est-il appelé à être saisi, dans les prochains mois, d'un projet de loi en ce sens ? Quelles en seront alors les orientations structurantes ?

Pour toutes les raisons que j'ai précédemment indiquées, du fait également du manque général de lisibilité du programme 217, il ne sera malheureusement pas possible de soutenir l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ».

Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Ce projet de budget doit nous permettre, dans la foulée du projet de loi sur la transition énergétique pour la croissance verte que vous venez d'adopter, de monter en puissance et de donner à la France les moyens d'opérer cette transition. En effet, les crédits inscrits dans le PLF viennent compléter les autres moyens mis en place, comme le crédit d'impôt sur la transition énergétique ou la ligne de financement ouverte à la Caisse des dépôts et consignations, à hauteur de 5 milliards d'euros – hors budget – pour permettre aux collectivités locales d'engager sans tarder des travaux de performance énergétique sur les bâtiments municipaux. Les délais de remboursement de vingt à quarante ans et le taux d'intérêt limité à 1,75% garantissent le retour sur investissement de ces travaux, qui, de surcroît, alimenteront l'activité dans le secteur du bâtiment. Tel est le cercle vertueux de la croissance verte : relever le défi de la transition énergétique peut permettre de créer de l'activité et des emplois.

Globalement, donc, si le budget du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie participe à l'effort général de réduction de la dépense publique, grâce à une ingénierie financière efficace, les moyens consacrés au développement durable augmentent significativement. Il faut en effet souligner que la transition énergétique n'est pas vouée à s'appuyer sur la seule dépense publique de l'État, mais également, comme je l'ai dit, sur l'engagement des collectivités territoriales et sur l'investissement privé des particuliers. Grâce au crédit d'impôt pour la transition énergétique, qui permet, dans la limite d'un certain plafond, le remboursement de 30 % des dépenses de rénovation engagées, les Français activeront leur épargne tout en réduisant leur facture énergétique. Et la manière dont la dépense publique fait ici levier est un nouvel exemple de la dynamique de la croissance verte.

J'ajoute que les travaux de la conférence bancaire et financière pour la transition énergétique devraient déboucher sur la mise en place d'un fonds de garantie, doté de 1,5 milliard d'euros sur trois ans, abondé à la fois par les crédits du programme d'investissements d'avenir et de nouveaux crédits de la CDC, mais aussi grâce à la valorisation de certificats d'économie d'énergie et à la vente d'un certain nombre de participations de l'État dans nos grands opérateurs énergétiques. Ce fonds servira essentiellement à financer les deux cents territoires à énergie positive qui ont fait l'objet d'un appel à projet, les 1 500 méthaniseurs à construire, les territoires engagés dans l'économie circulaire et en particulier les territoires « zéro gaspillage, zéro déchet », ainsi que les expérimentations issues des grandes filières industrielles qui s'inscrivent dans les onze plans, parmi les 34 plans de la Nouvelle France industrielle, orientés vers la transition énergétique. Il est essentiel en effet que la France conserve son avance en matière de recherche et de dépôts de brevet.

Il ne faut pas oublier non plus l'engagement des entreprises dans la transition énergétique. Lors du récent sommet sur le climat qui s'est tenu à New York, les chefs d'État, le président des États-Unis en tête, ont souligné que, dès lors que les entreprises s'engageaient dans le *green business*, le pari de la transition énergétique était gagné. C'est un enjeu

d'autant plus crucial au regard des conclusions du cinquième rapport du GIEC, que nous a officiellement remis hier le docteur Pachaury, sur nos chances de contenir le réchauffement climatique en dessous de deux degrés Celsius.

Notre débat budgétaire s'inscrit dans le cadre de cette stratégie mondiale et des efforts considérables qu'a consentis l'Europe. Alors que Paris s'apprête à accueillir la prochaine conférence sur le climat, nous avons la responsabilité d'être exemplaires et de faire de ce sommet une vitrine exceptionnelle de nos savoir-faire industriels et agricoles.

Marc Goua et Hervé Mariton m'ont interrogée sur la sécurité nucléaire. L'Autorité de sûreté nucléaire (ASN) et l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) feront face à un accroissement de leurs missions dans les années à venir. Le ministère les accompagne en leur réservant un traitement particulièrement favorable. Les crédits de l'ASN sont maintenus, et l'Autorité bénéficiera de trente créations d'emploi sur la période 2015-2017. Quant à l'IRSN, il ne subira aucune suppression d'emploi, et la baisse de sa subvention sera intégralement compensée par une hausse de la fiscalité qui lui est affectée, de sorte que ses moyens seront stables. Je note à cet égard que le collège de l'ASN a, dans un avis récent, « apprécié l'effort consenti par le Gouvernement, dans un contexte budgétaire extrêmement contraint ». L'ASN et l'IRSN souhaitent que nous puissions aller plus loin, notamment par la création d'une contribution fiscale dédiée au financement de la sûreté nucléaire et acquittée par les exploitants. Le sénateur Michel Berson a repris cette proposition à son compte dans un récent rapport, et je suis disposée à mettre à profit l'année qui vient pour approfondir cette piste, en lien avec le Parlement et les acteurs de la sûreté nucléaire.

Pour ce qui est du Commissariat à l'énergie atomique (CEA), il se trouve à la croisée des chemins. Il doit notamment faire face aux dépenses nouvelles liées, d'une part, à la nécessité d'investir dans la sûreté après l'accident de Fukushima et, d'autre part, au financement de la construction du réacteur Jules-Horowitz. À la demande de ses ministères de tutelle, le CEA a élaboré une programmation à moyen et long termes de ses moyens et activité. Cette programmation impliquera de faire des choix et de prioriser les interventions, car le Commissariat a investi beaucoup de champs d'action au cours des dernières années.

Dans ce contexte exigeant, mon ministère accompagne l'établissement. La subvention qui lui est versée pour financer les activités de recherche dans le domaine nucléaire et des nouvelles technologies de l'énergie sera maintenue à 512 millions d'euros, et je veillerai à ce que ce montant soit préservé en ce qui concerne la gestion 2014. La dotation pour l'assainissement et le démantèlement de ses installations sera, quant à elle, augmentée et passera de 309 à 369 millions d'euros.

L'Agence nationale de l'habitat (ANAH) est un acteur essentiel du grand chantier de la rénovation énergétique. C'est une structure qui fonctionne très bien. Elle devrait financer en 2014 près de 50 000 logements, contre un objectif initial de 38 000, soit quasiment quatre fois plus qu'en 2012. L'ANAH relève également du ministère du logement, mais je suis attentivement sa situation, compte tenu de l'implication de cet établissement dans la transition énergétique. Nous avons obtenu 45 millions d'euros d'augmentation des autorisations d'engagement pour faire

face à l'afflux des dossiers que nous ont signalé les préfets, preuve que nombre de familles modestes se sont engagées dans la rénovation énergétique.

Par ailleurs, en 2015, le plafond de la taxe sur les logements vacants sera augmenté de 30 millions d'euros, au bénéfice de l'Agence.

Enfin, le Gouvernement a décidé de redéployer près de 100 millions d'euros consacrés à la prime de rénovation thermique – une aide de 1 350 euros très peu sollicitée par les Français – en faveur du programme « Habiter mieux ».

L'ensemble de ces mesures permettra à l'ANAH de maintenir un haut niveau d'intervention au bénéfice de la rénovation énergétique des logements occupés par des familles à revenus modestes.

Plusieurs d'entre vous m'ont interrogée sur le Fonds chaleur. Il s'agit, là encore, d'un outil extrêmement précieux, qui a permis une véritable accélération des projets de production de chaleur renouvelable, souvent en cofinancement avec les régions. En trois ans, ce sont trois mille projets qui ont été financés, pour une production totale d'environ 1,3 million de tonnes d'équivalent pétrole par an. Par ailleurs, c'est un outil peu onéreux, comme le soulignait la Cour des comptes dans son rapport de 2012 sur les énergies renouvelables. C'est donc tout naturellement que le projet de loi sur la transition énergétique, qui fixe un objectif de 32 % d'énergies renouvelables dans la consommation et de 38 % dans la chaleur consommée, mise sur ce fonds pour opérer la réalisation de ces objectifs.

Dans cette perspective, j'ai annoncé le doublement de la dotation du Fonds chaleur à l'horizon 2017, qui permettra d'atteindre notre cible de 5,5 millions de tonnes d'équivalent pétrole de chaleur renouvelable en 2020, hors résiduel individuel. Ce doublement sera atteint grâce au maintien des engagements de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et grâce au fonds de garantie mis en place à l'issue de la conférence bancaire et financière pour la transition énergétique. Y contribuera également la contractualisation avec les collectivités volontaires, notamment les régions, déjà très largement engagées, souvent dans des proportions équivalentes aux engagements financiers de l'ADEME. J'ajoute que les prochains contrats de projet État-région, qui doivent être signés avant la fin de l'année, comporteront un important volet consacré à la transition énergétique. Je me réjouis de cette accélération du développement des projets dans nos territoires.

Monsieur Mariton, l'Assemblée nationale a adopté, dans le cadre du projet de loi sur la transition énergétique, le principe du plafonnement à son niveau actuel de notre capacité de production nucléaire à 63,2 gigawatts. Toute nouvelle autorisation d'exploiter devra donc respecter ce plafonnement, ce qui signifie que la mise en service de la centrale de Flamanville, prévue en 2016 ou 2017, ne pourra être autorisée que si elle s'accompagne de l'abrogation de l'autorisation d'exploiter une capacité équivalente, ce qui correspond à deux réacteurs. Le choix de ces réacteurs ne relèvera pas d'une décision unilatérale de l'État, mais de la responsabilité de l'exploitant, à qui il appartiendra de faire connaître, après l'adoption de la loi, les mesures qu'il envisage de prendre pour respecter ce plafond. À ce stade, nous n'avons pas connaissance d'autre option que celle de la fermeture de Fessenheim. Mais la bonne gouvernance nous

impose de prendre en considération toutes les propositions que nous soumettra l'exploitant et de les évaluer avant de rendre nos propres préconisations.

L'exploitant n'a, à ce jour, fait part d'aucune demande d'indemnisation, ce qui rend particulièrement hasardeuse toute tentative d'évaluation. Le montant d'une éventuelle indemnisation ne pourrait, en tout état de cause, dépasser la compensation d'un préjudice certain, conformément aux principes généraux du droit. Les chiffres avancés dans votre rapport vont bien au-delà, puisque les 4 milliards d'euros, cités comme hypothèse la plus probable, correspondent quasiment au coût de remplacement à neuf d'une centrale nucléaire – ce qui m'a conduit à employer un vocabulaire qui vous a peut-être surpris, messieurs les rapporteurs, mais qui était à la mesure de ma propre surprise... (*Sourires.*) Par ailleurs, les réacteurs nucléaires font l'objet d'un réexamen de sûreté tous les dix ans, ce qui interdit de considérer comme certain un manque à gagner sur une durée de vingt-quatre ans, comme vous le faites également dans ce rapport.

Abordant la question des liens entre agriculture et énergie, Corinne Erhel a rappelé que l'article 42 du projet de loi de finances entend remédier à certaines difficultés d'ordre fiscal rencontrées par les exploitants agricoles désireux de se lancer dans la méthanisation. Je souhaite en effet développer considérablement cette activité, qui permet tout à la fois de valoriser les biodéchets, de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de mieux gérer l'azote organique et de produire une énergie renouvelable. Ma priorité va aux méthaniseurs de taille moyenne, afin d'éviter la spéculation. Pour les encourager, le projet de loi de finances les exonère de taxe foncière sur les propriétés bâties et de cotisations foncières des entreprises pendant leurs cinq premières années de fonctionnement.

Il n'y a aujourd'hui dans notre pays que 200 méthaniseurs : c'est beaucoup trop peu. Afin de rattraper notre retard, j'ai donc lancé un appel à projet pour le développement de 1 500 méthaniseurs et engagé la simplification des procédures. J'en connais d'expérience la lourdeur, pour avoir accompagné sur quatre ou cinq ans, avec la région Poitou-Charentes, la création du projet Tiper, qui combine méthanisation, énergie photovoltaïque et énergie éolienne et s'est implanté sur un ancien terrain militaire décontaminé, sans empiéter – et c'est essentiel – sur les terrains agricoles. J'ai donc donné l'ordre à mes services de mettre en place des procédures permettant de construire des méthaniseurs dans un délai maximal de deux ans. C'est dans ce sens que va la mise en place de l'autorisation unique instaurée par le projet de loi sur la transition énergétique. J'espère donc une adoption rapide du texte par le Sénat.

J'ai également demandé à l'ADEME de mutualiser l'ingénierie en mettant à disposition des agriculteurs qui souhaitent installer des méthaniseurs une banque de données des bonnes pratiques administratives et technologiques, leur évitant ainsi de tout avoir à reprendre à zéro.

Il faut enfin renforcer la coordination entre les collectivités locales, l'ADEME et les chambres d'agriculture pour sécuriser les intrants et organiser l'épandage des digestats.

En bref, il faut sortir de l'inertie et soutenir la montée en puissance de projets « gagnant-gagnant », qui sont synonymes pour les agriculteurs de revenus supplémentaires – soit qu'ils vendent l'énergie produite, soit qu'ils la consomment – non négligeables par les temps qui courent.

Jacques Krabal et Michel Lesage se sont inquiétés de la prévention des inondations. La stratégie nationale de gestion des risques d'inondation vise à réduire le coût des inondations, pour améliorer la compétitivité des territoires. Cent douze des cent vingt-deux territoires considérés comme « à risque important » ont fait l'objet d'une cartographie détaillée transmise à la Commission européenne. Les dix derniers se heurtent à d'ultimes difficultés méthodologiques, notamment sur les questions de submersion marine, complexes à modéliser. Je donnerai des instructions aux préfets pour que les cartes soient terminées d'ici la fin de l'année. Nous devons, sur ces questions, être tout à la fois fermes dans l'application des règles et attentifs aux difficultés des collectivités locales et des acteurs économiques. Pour la première fois, les plans de prévention des risques d'inondation peuvent être consultés par le public jusqu'à la fin du mois de décembre. Nous en reparlerons en début d'année prochaine pour fixer les étapes suivantes.

Pierre-Yves Le Borgn' a évoqué le contexte international, la prochaine Conférence de Paris et l'adoption par l'Europe du « paquet énergie-climat ». En adoptant le projet de loi pour la transition énergétique, vous avez permis à la France de jouer un rôle moteur à la table des négociations européennes ; je vous en remercie chaleureusement. Nous devons continuer d'incarner cette exemplarité dans le cadre de la conférence de Paris, et je ne doute pas que le Parlement sera très étroitement associé à une manifestation qui impliquera étroitement les collectivités territoriales, dans la mesure où la transition énergétique se décide, pour 70 %, au niveau infranational.

Une réunion doit se tenir prochainement à Berlin sur la capitalisation du Fonds vert. La France a pris ses responsabilités en la matière puisque, à ce jour, sur les 2,3 milliards de dollars annoncés, 1 milliard sera versé par la France, et 0,75 milliard par l'Allemagne. Le Mexique et la Corée ont également annoncé leurs contributions et devraient être suivis par les États-Unis, la Grande-Bretagne et l'Italie, l'objectif étant de parvenir, avant la conférence de Lima, à une première capitalisation de 8 milliards d'euros, dans la perspective d'atteindre 10 milliards d'euros sur la période 2015-2018. Restera ensuite à débattre de l'utilisation de ce fonds et des priorités qui devront lui être assignées.

La stratégie nationale de gestion des risques d'inondation s'inspire du remarquable rapport rendu en 2013 par Michel Lesage sur l'évaluation de la politique de l'eau. La cartographie qu'elle propose n'a pas forcément aux communes concernées mais il était de notre responsabilité de la publier, non pour affoler les populations mais pour les sensibiliser à un risque face auquel il leur faut s'organiser.

La stratégie nationale s'organise autour de quelques grandes idées-forces. Il s'agit tout d'abord d'augmenter la sécurité des populations, en s'assurant que les digues sont correctement entretenues, et ce grâce à la mobilisation des soutiens financiers apportés par l'État – j'ai notifié récemment à l'ensemble des préfets concernés les nouvelles enveloppes relatives à la construction des digues.

La sécurité passe également par le développement des plans familiaux de mise en sûreté, qui permettent aux familles situées en zone à risque de connaître ces risques, les moyens d'alerte, les consignes de sécurité, les lieux de mise à l'abri. Ils s'accompagnent d'un kit d'urgence procurant une autonomie de 72 heures. Pour avoir douloureusement vécu dans ma région les dégâts causés par la tempête Xynthia, je sais que, si les familles avaient été mieux équipées

et si, en l'absence de sirène dans les villages, on avait au moins eu le réflexe de sonner les cloches de l'église, le pire aurait parfois pu être évité. Ce sont des mesures très concrètes qui renforceront la sécurité des habitants, comme par exemple le fait de placer dans la boîte hermétique contenant le *kit* d'urgence un double des clés pour pouvoir déverrouiller, le cas échéant, la porte d'entrée de son habitation, généralement fermée la nuit.

À ces mesures s'ajoutent les plans particuliers de mise en sûreté pour les établissements vulnérables, en particulier les établissements scolaires, hospitaliers ou médico-sociaux.

Le second objectif de la stratégie nationale est la réduction du coût des dommages. Les ateliers nationaux aménagement-risques ont vocation à faire émerger dans des territoires témoins, comme à Saint-Pierre-des-Corps ou dans les vallées de l'Oise, de l'Argens et de la Fensch, des solutions d'urbanisme et d'architecture opérationnelles, qui intègrent le risque, dans une logique d'aménagement durable.

J'ai également décidé de lancer un concours international d'architecture, pour trouver des solutions architecturales et urbaines innovantes permettant de mieux construire et de mieux vivre en zone inondable, grâce, par exemple, à la construction de maisons sur pilotis ou à la neutralisation du rez-de-chaussée d'habitations surélevées.

Enfin, il faut raccourcir les délais de retour à la normale dans les territoires sinistrés, en développant, par exemple, les plans de continuité d'activité dans l'entreprise, les plans particuliers de mise en sûreté adaptés au patrimoine et aux biens culturels.

Des réunions régulières auront lieu avec les partenaires de cette stratégie nationale pour évaluer son application.

La loi du 27 janvier 2014 a attribué aux communes et aux intercommunalités une compétence en matière de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI). Cette réforme s'accompagne des ressources fiscales spécifiques et permet de mieux articuler cette mission avec les compétences qu'exercent déjà les collectivités en matière d'aménagement. Les liens qui se sont constitués autour de la gestion par bassin versant perdurent, et la loi entend faciliter les coopérations entre les collectivités fortement impliquées dans le cycle de l'eau. Les collectivités pourront notamment déléguer ou transférer cette compétence aux structures agissant au niveau des bassins hydrographiques, ce qui permettra d'assurer la conception et la réalisation des aménagements à des échelles cohérentes.

Les financements de l'État continueront à soutenir les programmes d'action de prévention des inondations, comme c'est le cas depuis Xynthia. Les agences de l'eau poursuivront leur accompagnement des collectivités dans les projets de gestion de l'eau et des milieux aquatiques. Enfin, pour appuyer la mise en œuvre de cette réforme sans déstabiliser les structures existantes du bassin versant, il est mis en place une mission d'appui technique de bassin auprès de chaque préfet coordonnateur de bassin.

Je remercie Hervé Mariton pour sa vigilance au sujet d'Ecomouv', et j'espère qu'il a fait preuve de la même vigilance en 2011... Nous procédons en effet aujourd'hui à quelques investigations juridiques complémentaires. L'État fera face à ses responsabilités, il ne paiera pas plus qu'il ne doit, ce qui reste à déterminer, eu égard aux étrangetés que comporte le contrat.

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial pour la prévention des risques et pour la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer*. Et combien doit-il ?

Mme Ségolène Royal, *ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie*. C'est justement ce qu'il faudra établir. En effet, non seulement l'État a conventionné avec une entreprise privée la responsabilité de lever l'impôt, ce qui fait déjà problème,...

M. Hervé Mariton, *rapporteur spécial pour la prévention des risques et pour la conduite et le pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer*. S'il y a eu faute, c'est celle de l'État !

Mme Ségolène Royal, *ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie*. ...mais, de surcroît, l'entreprise privée qui a obtenu le privilège de ce marché a également obtenu que sa rémunération soit garantie, quel que soit le rendement de la taxe, sachant, d'une part, que l'addition du prélèvement et de la rémunération des capitaux privés – de l'ordre de 17 % – coûtait à l'État 40 % des recettes attendues, et que, d'autre part, que la complexité du dispositif et les risques de dysfonctionnement du système laissaient ouvertes les hypothèses d'une fraude massive ou d'un recouvrement imparfait de la taxe. Une fois, en effet, que le portique a vérifié que le camion étranger est bien porteur du boîtier, que le satellite a mesuré avec précision le nombre de kilomètres parcourus, que l'entreprise de transport a ventilé le coût de la redevance entre ses différents chargeurs eux-mêmes domiciliés, le cas échéant, aux quatre coins de l'Europe, comment s'assurer que les sommes dues soient bien recouvrées ?

En tant qu'ancienne magistrate administrative, je suis très attentive à l'application du droit et j'irai jusqu'au bout des investigations juridiques. S'il y a eu préjudice, c'est aussi au détriment de l'État et des contribuables, qui ont dû supporter un certain nombre de dépenses. J'entends donc tout remettre à plat pour déterminer la responsabilité de l'État et le montant d'une éventuelle indemnisation.

La privatisation de l'aéroport de Toulouse étant une belle affaire, je ne suis nullement inquiète à cet égard. Néanmoins, afin d'éviter les problèmes rencontrés lors de la privatisation de nos autoroutes, j'ai demandé à ce que l'on veille à la rédaction de l'appel d'offres et à la bonne fin du processus. Il est normal et fréquent que de nombreux candidats se désistent sans avoir à motiver leur retrait. La procédure en cours est gérée par l'Agence des participations de l'État (APE) dans le contexte du secret qui caractérise une telle procédure, mais également, bien sûr, dans la transparence. Plusieurs investisseurs, en provenance de plusieurs pays, sont en lice, ce qui démontre l'attractivité de la concession et, plus généralement, de notre territoire. Il nous faudra nous assurer que les conditions posées ne seront pas exorbitantes et ne nous feront pas regretter un jour ce type de privatisation.

Je remercie M. Lambert d'avoir évoqué la COP 21 et l'économie circulaire. Il a parfaitement raison en ce qui concerne Gardanne : j'ai d'ailleurs demandé à ce que soient effectuées des investigations complémentaires, car je ne souhaite pas qu'un tel équipement déstabilise la filière bois sur l'ensemble du territoire, ni ne vienne phagocyter la ressource locale et ruiner les petites installations de biomasse déjà en place. J'ai demandé au groupe E.ON de revoir son plan d'approvisionnement en faisant émerger des apports nouveaux en bois sans préempter les ressources déjà

utilisées par d'autres. Enfin, j'ai demandé au préfet de région de me fournir un point actualisé sur ce nouveau plan d'approvisionnement, et c'est sur le fondement de son analyse que je déciderai d'approuver ou non ce plan.

J'approuve M. Chevrollier quant à l'importance de la rationalité budgétaire. Le chantier de la simplification administrative et de la modernisation du droit de l'environnement est en cours, et j'ai décidé de l'accélérer. En instaurant l'autorisation unique, le Parlement a fortement contribué à ce processus, et l'on peut citer plusieurs exemples pour les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) dans diverses régions. Nous en menons notamment une qui concerne les autorisations d'installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA). Nous avons également simplifié les démarches des usagers et propriétaires de navires de plaisance, ainsi que la signalétique des produits et emballages relevant d'une consigne de tri. Nous avons lancé la révision de la réglementation des équipements sous pression, l'expérimentation du certificat de projet et l'extension du régime d'enregistrement aux ICPE. Enfin, nous procédons actuellement à la dématérialisation de la déclaration des ICPE, à la simplification des schémas et des plans d'urbanisme et à la création d'une autorisation unique pour les projets électriques en mer. M. Chevrollier a cependant raison d'insister sur la nécessité d'accélérer ce chantier, car la simplification est une condition-clé de la création d'emplois comme du succès de la transition énergétique.

Les surcoûts liés à la mise en place du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), notamment dus à l'acquisition de son logiciel et à l'installation de son siège, sont restés limités et ont été financés au moyen de redéploiements de crédits, des économies ayant été réalisées grâce aux synergies qui se sont développées au sein de l'établissement. Le surcoût lié à la taxe sur les salaires a été compensé intégralement et ne représente pas une charge nouvelle pour le budget du Centre, puisque la dépense et la recette nouvelles s'équilibrent. D'ailleurs, l'engagement que j'ai pris devant vous de stabiliser la dotation du CEREMA au cours des deux premières années de son existence est tenu, l'évolution inscrite en 2015 étant justifiée par des ajustements de périmètre. En 2016, le CEREMA sera en mesure d'accroître quelque peu ses ressources propres, ce qui lui permettra de faire face à ses missions nouvelles. Je reste en tout cas très vigilante vis-à-vis de sa situation et, afin de répondre à vos préoccupations, je réunirai prochainement les équipes du Centre et me rendrai sur place pour lancer un audit sur sa gestion.

M. Lambert m'a demandé si l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs (ANGDM) pouvait jouer le rôle de tiers financeur pour la rénovation énergétique des logements des anciens mineurs. Sa proposition est difficilement applicable aux trois quarts des ayants droit qui ne sont pas logés gratuitement et bénéficient d'une prestation de logement en espèces, car l'Agence n'entretient aucune relation particulière avec le bailleur et l'ayant droit utilise comme il l'entend l'indemnité qui lui est versée. Pour le quart restant, c'est-à-dire pour les quelque 30 000 ayants droit logés gratuitement, cette possibilité est théoriquement concevable, mais l'idée que l'Agence se rembourse en réduisant les indemnités de chauffage des ayants droit est assez peu réaliste. Tout d'abord, je ne suis pas certaine que les bénéficiaires l'accepteraient ; certains, au demeurant, ont choisi de capitaliser ces prestations. En outre, le temps de retour sur investissement de ce type de montage est assez long. Enfin, 70 % des logements concernés ont déjà bénéficié de travaux

d'amélioration de l'habitat, sans doute insuffisants, mais qui ont permis certaines économies d'énergie. Le projet de loi relatif à la transition énergétique ayant instauré le tiers financement par les régions, il convient, je le crois, de nous en tenir à un dispositif unique, auquel tout le monde pourra avoir accès, et auquel peuvent s'ajouter les aides versées par l'Agence nationale de l'habitat (ANAH) aux familles aux revenus modestes – sans oublier, bien sûr, le crédit d'impôt pour la transition énergétique, qui, étant un crédit d'impôt et non une simple réduction, permettra aux contribuables dont l'impôt serait inférieur à son montant de recevoir un chèque du Trésor public.

M. Gilles Carrez, président. Je vous remercie, madame la ministre. Je cède à présent la parole aux représentants des groupes.

M. Jean-Louis Bricout. À l'occasion de la première Conférence environnementale en 2012, le Premier ministre de l'époque avait affirmé, tout comme le Président de la République, la nécessité d'engager plus vigoureusement notre pays sur la voie de la transition énergétique. Puis, en octobre 2014, c'est sous votre impulsion, madame la ministre, que le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte a été adopté en première lecture par notre assemblée.

Quelques jours plus tard, dans le cadre de l'examen de la première partie du projet de loi de finances, ce texte a trouvé sa première traduction concrète : a en effet été voté un crédit d'impôt en faveur de la rénovation énergétique, qui bénéficiera à tous à hauteur de 30 % des dépenses engagées. Si je me permets ce rappel, c'est pour mieux insister, au nom du groupe socialiste, républicain et citoyen, sur une caractéristique de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » : les crédits qui y sont inscrits pour 2015 nous permettront d'amorcer la mise en application des engagements prévus dans la loi relative à la transition énergétique et de décliner la stratégie nationale pour la biodiversité jusqu'en 2020, et ce malgré un contexte de réduction des déficits publics.

Il s'agit donc d'un budget responsable, mais aussi d'un budget d'avenir : le programme 170 « Météorologie » vise en effet à nous permettre de mieux anticiper le changement climatique, dont plusieurs exemples récents illustrent le caractère indéniable. Afin de mieux anticiper les phénomènes extrêmes, il est nécessaire d'œuvrer au renforcement de la formation et de l'information de tous. C'est pourquoi je me félicite que le Gouvernement envisage la prévention des risques de façon globale avec le programme 181.

Par ailleurs, l'efficacité nécessaire suppose un effort de rationalisation, que nous poursuivons en agissant sur le budget des opérateurs de l'État. Ainsi, les agences de l'eau contribueront à nouveau au redressement des comptes publics, de même que l'Office national des forêts (ONF) et les chambres d'agriculture. Compte tenu des disponibilités financières qui sont les leurs, leur fonctionnement n'est pas menacé.

Pour toutes ces raisons, le groupe SRC soutiendra ce budget avec enthousiasme.

M. Martial Saddier. Le groupe UMP votera contre les crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » du budget 2015, une nouvelle fois sacrifiée sur le plan budgétaire par le Gouvernement. Les crédits baissent cette année encore de manière drastique – ce qui nous paraît

incohérent compte tenu de la priorité annoncée par le Président de la République et par le Gouvernement et alors que le Parlement débat du projet de loi dit de « transition énergétique ». J'en donnerai deux exemples précis.

D'une part, la ponction de 175 millions d'euros sur les agences de l'eau aura une incidence directe sur la politique de l'eau dans notre pays. Vous semblez affirmer que le financement de la GEMAPI est assuré, mais ce sera par le biais d'une taxe nouvelle dont les modalités d'application n'ont pas été précisées. Cette ponction sur les agences de l'eau sert théoriquement à alimenter le budget de la future Agence nationale de la biodiversité, alors même que la loi qui la crée n'est pas encore votée.

D'autre part, la suppression de la taxe poids lourds rend incertain le financement de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et se traduit par une augmentation de 4 centimes par litre du prix du gazole consommé par ceux de nos compatriotes qui prennent leur voiture pour aller travailler chaque jour. Or, le Conseil national de la transition écologique n'avait donné son accord de principe à une telle augmentation qu'à la condition que nos concitoyens propriétaires de véhicules polluants soient aidés à en changer et qu'il en résulte une amélioration de la qualité de l'air dans notre pays.

M. Bertrand Pancher. Le groupe UDI s'opposera avec autant de fermeté que le groupe UMP, madame la ministre, à votre projet de budget qui ne répond aucunement aux objectifs que vous vous fixez. Vous passez en effet votre temps à définir de grands objectifs dont la matérialisation n'est jamais immédiate, mais sans cesse renvoyée au « coup d'après », puis au « coup suivant ». Bref, vous achèverez votre mandat sans bénéficier d'aucun mode de financement ambitieux pour atteindre les buts affichés. Pire, vous répondez parfois par des coups politiques, comme l'illustre votre dernière réponse à Hervé Mariton, et lorsque ce dernier s'inquiète de la perte de valeur de la signature de la France, vous lui répondez que ce n'est pas votre problème !

Les reculades du Gouvernement ne sont pas de bon augure pour la suite. L'augmentation de la taxe sur le gazole ne suffira pas au financement de l'AFITF, qui disposera de 2 milliards d'euros à peine, et ne lui permettra même pas d'appliquer le premier scénario présenté devant le comité Mobilité 21, scénario lui-même considéré par tous comme marqué par l'immobilisme.

Quant à l'ADEME, son financement est censé être assuré par le Fonds national de la transition énergétique. Mais quand ? Cela n'est pas prévu au budget.

Enfin, dans quelle mesure la baisse des crédits des agences de l'eau entraînera-t-elle une diminution des programmes d'investissement de nos collectivités ?

M. François-Michel Lambert. La prise en compte des enjeux écologiques et énergétiques en tant que pivot de notre changement de modèle de développement est désormais perceptible dans les politiques publiques – et en particulier dans le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. Le groupe écologiste votera donc en faveur de ces crédits. Cependant, nous touchons aux limites de nos institutions, avec un ministère de l'écologie qui ne trouve sa place que grâce à votre capacité, madame la ministre, à imposer votre vision. Il convient de renforcer la transversalité de l'action gouvernementale, de telle sorte que la transition écologique concerne tous les ministères et tous les services de

l'État. L'Assemblée nationale travaille elle-même déjà de manière transversale, comme en atteste la mobilisation de quatre commissions pour examiner le présent budget.

Sans reprendre tous les éléments budgétaires qui viennent d'être présentés, je tiens à insister sur la nécessité de poursuivre dans la dynamique que vous vous imposez – qui consiste à agir en fonction d'une vision globale et prospective.

Nous vivons désormais dans un monde où les ressources se raréfient, quand elles n'ont pas disparu à l'état primaire. Nous en avons pris acte lors du vote du projet de loi de transition énergétique. Si ce texte comporte des avancées notables, il convient de fixer le cadre dans lequel les acteurs économiques doivent s'inscrire, ainsi qu'un cap ambitieux, afin de commencer à orienter les comportements mais aussi de créer de la richesse dès à présent. Sachant que seule une loi sur l'économie circulaire nous permettra d'y parvenir, comment intégrer un tel texte à votre agenda d'ici à la fin du quinquennat ?

M. Joël Giraud. Après le vote en première lecture du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte, qui marque une étape importante de cette législature, le PLF 2015 contient des dispositions qui permettront de le mettre en application, et ainsi de lutter efficacement contre le réchauffement climatique et de réduire la facture énergétique de la France.

Comment et à quelle vitesse « décarboner » notre économie tout en préservant notre compétitivité économique ainsi que l'acceptabilité sociale des mesures nécessaires ? Telle est la question à laquelle nous avons tenté de répondre au cours des débats sur le projet de loi de la transition énergétique. Nous nous réjouissons donc qu'une partie de la réponse figure dans ce projet de loi de finances.

Les crédits consacrés à la mission « Écologie, développement et mobilité durables », qui ne couvrent qu'une partie des moyens du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, s'élèvent à un peu moins de 7 milliards d'euros. Si l'on y ajoute un budget annexe, trois comptes spéciaux et des ressources directement affectées, entre autres, à l'ADEME, à l'AFITF et aux agences de l'eau, on obtient un total de 17 milliards d'euros, traduisant la priorité qu'accorde le Gouvernement à l'écologie, en dépit d'une baisse de crédits limitée.

D'autre part, les moyens financiers consacrés à la biodiversité sont préservés au cours des trois prochaines années – excellente décision que nous soutenons.

Les députés du groupe RRDP étant globalement satisfaits des choix effectués par le Gouvernement pour cette mission, ils voteront les crédits qui lui sont affectés.

Je tiens cependant à attirer votre attention sur plusieurs points, madame la ministre. Tout d'abord, les ressources qui émaneront de la surtaxe sur le diesel sont certes nécessaires, mais non suffisantes, car certaines portions de voie ferrée endommagées ne pourront être rénovées, et ce au détriment de nos territoires. Ensuite, j'ai déposé deux amendements au nom de mon groupe. Le premier concerne le budget des parcs nationaux. Le second a trait aux conséquences de la loi sur l'eau de 2006 en zone de montagne et porte sur les crédits des agences de l'eau.

M. Gilles Carrez, président. Je n'ai pas reçu de demande d'intervention du groupe de la Gauche démocrate et républicaine mais comme M. Serville souhaite poser une question à titre personnel, je lui donne dès à présent la parole.

M. Gabriel Serville. Madame la ministre, je profite de l'occasion pour vous réaffirmer mon soutien et vous préciser que mon abstention sur le projet de loi relatif à la transition énergétique avait pour but de marquer ma profonde déception quant à son manque d'ambition en matière d'électrification de l'intérieur guyanais. En effet, il est urgent de trouver les solutions idoines pour garantir à ces 40 000 citoyens français le droit fondamental qu'est l'accès à l'électricité, et je compte sur votre prochain passage en Guyane pour que soit engagée une vraie discussion en ce sens.

Concernant la mission de ce jour, je tiens à saluer les arbitrages que vous avez effectués en notre faveur puisque dans un contexte de restrictions budgétaires sévères, les crédits augmentent de 9 %. Cette décision témoigne de l'importance de notre territoire, qui abrite à lui seul plus des deux tiers de la biodiversité française et sachant que les défis y sont immenses, tant en matière de gestion, d'exploitation que de préservation de l'environnement et d'éducation au développement durable.

Le programme 113 « Paysages, eau et biodiversité », qui a succédé au programme « Urbanisme, paysages, eau et biodiversité », voit ses crédits doubler sur une année. Faisant partie intégrante de la stratégie nationale de la biodiversité 2011-2020, il permet d'adopter une approche transversale de l'ensemble des actions qui seront menées en faveur de cet enjeu.

Enfin, dans un département où la population croît de 4 % par an et qui souffre d'un manque chronique d'infrastructures, mon seul regret porte sur la baisse des crédits dédiés au programme 203 « Infrastructures et services de transports », qui perd un peu plus d'un million d'euros par rapport à l'année dernière.

Au regard de ces éléments, j'émettrai à titre personnel un avis favorable au vote de cette mission comme de l'ensemble du projet de loi de finances pour 2015. Toutefois, en raison de la baisse globale des crédits de la mission, le groupe GDR, que je représente aujourd'hui, votera contre.

M. Martial Saddier. Le « feuillet » des zones jaunes d'avalanche dure depuis près de quinze ans déjà. Est-il exact que le Gouvernement a relancé leur transformation en zones bleues prescriptives inscrites au plan local d'urbanisme et assorties de contraintes d'urbanisme particulières, sans plus de concertation avec les associations d'élus ? Car s'il est vrai que, compte tenu de l'évolution du climat, le risque naturel de crue l'emporte désormais en zone de montagne sur celui d'avalanche, cela ne signifie pas pour autant que ce dernier ait disparu.

D'autre part, des incertitudes juridiques pèsent sur le code minier. Aujourd'hui, des entreprises déposent des permis de recherche en géothermie profonde, tous azimuts, à basse et à haute température. Sur le principe, nous sommes favorables à la géothermie mais pas n'importe où ni dans n'importe quelles conditions – et notamment, pas là où il y a des nappes stratégiques d'eau potable, si l'on suit les principaux schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) en cours de révision. Madame la ministre, plusieurs dossiers sont à la signature sur votre bureau. Quel est l'état d'avancement de la réforme du code

minier ? Et quelle est votre position sur les demandes de permis de recherche portant sur des zones qui comprennent de l'eau en qualité et en quantité ?

M. Jean-Jacques Cottel. Je formulerais trois remarques concernant les déchets. Sur la forme tout d'abord, il me semble nécessaire de revoir la maquette budgétaire sur ce thème car, si la gestion des déchets nécessite que l'État continue à mener une action en faveur de la prévention des risques, la transition énergétique dans laquelle s'engage notre pays suppose que l'on change de paradigme. Nous ne pouvons plus nous contenter de gérer les déchets en aval, il nous faut poursuivre cet effort en amont afin de favoriser la préservation des matières premières et l'écoconception et de réduire la production de déchets dans le cadre de l'économie circulaire.

Ensuite, il me semblerait opportun de généraliser l'usage, par les collectivités locales, de budgets annexes dédiés aux déchets. Nous aurons en effet besoin de nous appuyer sur les systèmes de collecte, de traitement et de valorisation des déchets les plus vertueux possibles. Or, nous n'atteindrons pas un tel objectif si nous maintenons la possibilité pour telle ou telle collectivité de se servir du budget général pour équilibrer financièrement le fonctionnement de systèmes de traitement.

Enfin, je me réjouis que la transition énergétique figure parmi les cinq orientations du plan d'investissements tant attendu de 300 milliards d'euros annoncé par le président de la Commission européenne. Pour autant, ne pourrait-on soutenir l'idée qu'une partie de ce fonds finance un grand plan en faveur de l'économie circulaire, passant par la construction d'équipements de collecte urbains multi-flux et le développement des centres de tri, dont certains, très innovants, pourraient devenir les têtes de réseau de l'économie circulaire ?

M. Lionel Tardy. M'étant déjà étonné que le projet de loi relatif à la transition énergétique ne fasse pas mention de la loi du 4 août 2014 facilitant le déploiement d'un réseau d'infrastructures de recharge de véhicules électriques sur l'espace public, je fais part du même étonnement, pour les mêmes raisons, devant le présent budget. Est-ce à dire que cette loi n'aura aucune incidence sur le budget de l'État, alors même que la proposition de loi dont elle est issue était gagée ? Ou bien, tout simplement, que son application n'est pas envisagée en 2015 ?

D'autre part, les dépenses de communication du ministère sont en légère baisse par rapport à 2014, mais restent plutôt élevées par rapport à celles d'autres ministères. J'ai cependant cru comprendre que certaines de vos actions de communication étaient mutualisées avec celles du ministère de l'égalité des territoires et du logement : pourriez-vous nous en dire davantage sur cette mutualisation ainsi que sur les économies qu'elle a pu permettre ?

M. François Rochebloine. Madame la ministre, au mois de septembre dernier, à l'occasion des Journées du patrimoine, vous avez invité nos concitoyens à mieux regarder nos paysages pour mieux les protéger et les embellir : louable initiative ! Mais, dans le même temps, on voit se développer l'éolien industriel terrestre à proximité de sites touristiques, de zones protégées et de reliefs – c'est-à-dire de lieux où l'impact visuel de ces installations est indéniable. Comment, après cela, parler d'une « relance de la politique du paysage » sans paraître contradictoire ?

Parallèlement, des groupes de pression se déchaînent pour empêcher les aménagements hydrauliques, comme si la valorisation des paysages et des espaces agricoles et ruraux ne dépendait pas directement de l'accès à l'eau, ressource vitale s'il en est. S'il convient de savoir gérer celle-ci de manière globale, encore faut-il tenir compte des potentialités et des spécificités de chaque territoire. Nombre d'agriculteurs ont besoin de sécuriser leur approvisionnement en eau pour produire et assurer des récoltes régulières de qualité, sans pour autant faire de la culture intensive. L'eau, c'est la vie pour les cultures aussi !

Or, lorsque l'on s'aperçoit de la complexité des règles applicables à la gestion de l'eau, il y a de quoi être pris de vertige. Actuellement, il est presque impossible de réaliser de nouveaux aménagements. La malheureuse affaire du barrage de Sivens est loin d'être unique. Dans le département de la Loire, les arboriculteurs des coteaux du Jarez produisent des fruits de qualité dans des conditions de travail difficiles. Grâce à eux, ces espaces sont encore valorisés mais aucun projet d'irrigation collective n'a pu aboutir. Le plus récent d'entre eux, qui visait à la création d'une modeste retenue d'eau à 900 mètres d'altitude, aurait permis une répartition gravitaire de la ressource sur une vingtaine d'exploitations, s'il n'avait été bloqué par un référé proprement abusif devant le juge administratif, formé par des groupes de pression qui se sont autoproclamés défenseurs de l'intérêt général. Pourtant, ce projet était soutenu par l'État et l'ensemble des collectivités territoriales. Les travaux, à peine démarrés, ont été stoppés net, contribuables et agriculteurs continuent cependant de rembourser les annuités tandis que les friches progressent ! Nos normes environnementales dans le domaine de l'eau sont trop contraignantes.

Dans ce contexte très difficile, ne croyez-vous pas, madame la ministre, qu'il serait plus que jamais nécessaire de faire confiance aux acteurs locaux, la définition des besoins en eau ne pouvant se faire qu'à partir du terrain ? Trouvez-vous normal qu'il soit plus facile d'implanter de l'éolien industriel que d'investir pour irriguer et améliorer les pratiques agricoles. Veut-on des paysages sans paysans ?

Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Je remercie M. Bricout du soutien de son groupe. J'ai bien noté les observations qu'il a formulées concernant les agences de l'eau et l'ONF.

Je ne suis guère surprise des positions de MM. Saddier et Pancher, que je remercie toutefois de leur implication sur des sujets qu'ils connaissent bien. Les propositions qu'ils formuleraient conduiraient à une augmentation de la dépense publique. Or, j'ai au contraire choisi de faire contribuer mon ministère à sa réduction et de déployer de l'ingénierie financière pour augmenter les moyens consacrés à la transition énergétique et à la biodiversité. J'aurais donc souhaité que vous vous réjouissiez, messieurs, de ce dispositif opérationnel qui permet de concilier ce qui n'est qu'apparemment inconciliable.

M. Saddier a raison, en revanche, quant à la nécessité de veiller à la délivrance des autorisations d'investigation géothermique. Les demandes de permis sont d'ailleurs examinées avec beaucoup d'attention, ce qui explique que leur délivrance soit actuellement suspendue. Lors de cet examen, il est vérifié, d'une part, si l'objectif recherché est bien l'investigation géothermique, et, d'autre part, quel est l'impact de ces travaux. Il faut à la fois encourager la géothermie et bien mesurer les conséquences des forages. Je ferai donc en sorte que la réforme du code minier soit inscrite

à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale l'an prochain. Nous pourrions ainsi déterminer ensemble les critères de délivrance de ces autorisations.

Contrairement à M. Pancher, je pense que c'est lorsque le Gouvernement examine avec sérieux les tenants et aboutissants de sa signature qu'il est respecté lors de signatures ultérieures. Il ne me semble pas du tout que le fait de procéder à des investigations quant aux aspects d'une signature qui engage la parole de l'État et les deniers publics nous fragilise – bien au contraire. Je considère qu'une position exigeante exige en retour un regard exigeant sur ce que nous faisons et sur la validité de la signature de la France.

Quant aux projets d'infrastructure de transport, ils seront bien financés en 2015. Tout d'abord, 1,14 milliard d'euros de ressources issues de la fiscalité sur le gazole seront directement affectés à l'AFITF, auxquels s'ajoutent 1,1 milliard d'euros de recettes existantes. Ainsi l'Agence sera-t-elle dotée de 2,24 milliards d'euros au total. Ses moyens prévisionnels pour 2015 sont donc largement supérieurs à ceux de 2014, qui s'élevaient à 1,75 milliard. L'AFITF pourra dépenser 1,9 milliard pour mener ses opérations, et 750 millions pourront être engagés en faveur du volet mobilité des contrats de projet État-régions. Examinés récemment, ces contrats seront prochainement rendus publics.

Monsieur Lambert, je vous rappelle qu'un titre entier de la loi relative à la transition énergétique est consacré à l'économie circulaire – titre que les députés ont d'ailleurs considérablement enrichi en première lecture. Il ne me semble donc nécessaire d'ajouter à ces dispositions une loi spécifique pour continuer à avancer en ce domaine. Il convient au contraire maintenant de passer à l'action, sur le fondement des moyens juridiques dont nous disposons. Je réunirai d'ailleurs demain le Conseil national des déchets afin de définir le cadre de ses actions : la valorisation des déchets, leur réduction à la source et l'économie circulaire. Nos concitoyens commencent eux aussi à être particulièrement sensibles à ce sujet nouveau.

La constitution de budgets annexes locaux consacrés aux déchets me paraît une très bonne idée. Il conviendra de voir comment la mettre en application en concertation avec les collectivités locales afin de ne pas leur imposer de charges supplémentaires et de les aider techniquement à élaborer ces budgets. Ceux-ci paraissent en tout cas favoriser la lisibilité et l'économie circulaire. Nous pourrions même commencer à expérimenter cette méthode sur les territoires « zéro déchet » : en effet, alors que j'ai lancé sur ce thème un appel à projet en faveur de vingt territoires, j'ai reçu plus de 280 candidatures – que nous retiendrons toutes. Les territoires les plus exigeants aboutiront à l'objectif « zéro déchet », c'est-à-dire qu'aucun déchet ne sera mis en décharge ni en incinérateur. Les projets des autres territoires, qui visent davantage des objectifs transitoires, seront financés par l'intermédiaire de l'ADEME et du fonds de transition énergétique.

La réflexion relative à l'irrigation des espaces fragiles devrait être approfondie dans le cadre de la mission qui pourrait vous être confiée, monsieur Giraud, avec l'appui des services du ministère. En effet, nous ne disposons pas encore aujourd'hui de tous les éléments d'appréciation nécessaires sur ce sujet qui vous préoccupe depuis longtemps.

Je remercie M. Serville d'avoir souligné à nouveau l'importance de la biodiversité dans les outre-mer. Quant au financement des transports, l'AFITF sera bien dotée, je le répète, de 2,24 milliards d'euros au total. Nous avons

immédiatement mis un terme aux vicissitudes du contrat Écomouv' en rétablissant l'application de la taxe sur le gazole aux camions – qui en avaient été dispensés sous prétexte qu'ils seraient assujettis à l'écotaxe. Nous avons ainsi résolu le problème sans frais pour le contribuable ni aucun prélèvement nécessitant le recours à une entreprise privée. C'est aussi une forme d'écotaxe, en fin de compte, qu'un prélèvement sur une énergie fossile, et en aucun cas le financement des infrastructures ne pâtira de ce qu'il s'est passé.

Comme je viens de le souligner, monsieur Cottel, je suis tout à fait favorable à la création de budgets annexes consacrés aux déchets – point que j'évoquerai dès demain au Conseil national des déchets. Cette excellente idée pourrait favoriser la visibilité et la clarté, et par conséquent, motiver l'action. Il me paraît également tout à fait judicieux de faire figurer l'économie circulaire dans le plan de relance européen de 300 milliards d'euros, aujourd'hui essentiellement axé sur la transition énergétique. Pour ce faire, sans doute la Commission européenne doit-elle faire son propre cheminement comme l'a fait l'Assemblée nationale en intégrant l'économie circulaire au projet de loi de transition énergétique. Il importe de bien mettre en avant le fait que la valorisation des déchets permet à la fois d'économiser et de produire de l'énergie. Compte tenu de votre question et des remarques de M. Lambert, j'accomplirai une démarche auprès de la Commission européenne en ce sens.

Monsieur Tardy, le déploiement des bornes de recharge des véhicules électriques n'est pas financé sur le budget de l'État. Les bornes privées bénéficieront du crédit d'impôt en faveur de la transition énergétique, qu'elles soient installées dans les parkings collectifs des immeubles ou dans les pavillons des particuliers. Voilà qui illustre bien l'effet de levier d'un dispositif fiscal qui n'aura aucun impact sur le budget de l'État, mais qui mobilise des fonds privés. D'autre part, dans le programme des investissements d'avenir, à enveloppe constante, l'ADEME soutiendra à hauteur de 50 millions d'euros les projets de déploiement de bornes électriques des collectivités locales. Enfin, la loi de transition énergétique prévoit l'obligation pour les administrations, à chaque renouvellement de leur flotte professionnelle, qu'au moins un véhicule sur deux soit propre. Une telle disposition incitera donc également les collectivités locales et les administrations à installer ces bornes.

M. Rochebloine a évoqué la nécessité de concilier la protection des paysages et le déploiement des éoliennes : il convient en effet d'être attentif aux études d'impact réalisées préalablement à leur implantation. La simplification du code de l'environnement nous permettra d'ailleurs d'être plus exigeants quant à la qualité de ces études et donc de trouver le juste équilibre entre ces deux objectifs. D'autre part, s'agissant des retenues collinaires, l'instauration du permis unique permettra de simplifier et d'accélérer les procédures.

M. François Rochebloine. Le problème principal vient de ce que des groupes de pression empêchent la réalisation de certains projets.

Mme Ségolène Royal, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Compte tenu des délais de jugement de la juridiction administrative, il convient sans doute que l'on redéploie les ressources des personnels de l'administration afin d'augmenter les moyens humains de cette juridiction.

Ce budget préserve les moyens consacrés à la biodiversité, dont les crédits sont maintenus à 276 millions d'euros. C'est là une condition essentielle à l'installation de l'Agence française pour la biodiversité qu'Hubert Reeves a accepté de parrainer en lui apportant sa compétence, son aura et son charisme. Cette structure verra le jour dès qu'aura été adoptée la loi sur la biodiversité – qui sera inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale au printemps prochain. Ces moyens nous permettront d'appliquer dans de bonnes conditions la directive cadre « stratégie pour le milieu marin » en augmentant de 2,4 % la subvention de l'Agence des aires marines protégées et de près de 12 % les crédits dédiés aux espaces marins qui abritent 80 % de la biodiversité.

Les moyens consacrés à la trame verte et bleue et à la restauration des continuités écologiques seront augmentés de 4,6 %.

Les agences de l'eau contribueront à l'effort d'économie budgétaire de l'État à hauteur de 175 millions d'euros par an pendant trois ans. En dépit de cette économie, leur intervention sera préservée, dans le cadre des dixièmes programmes d'action 2013-2018, à un niveau ambitieux, équivalent à celui des neuvièmes programmes. Par ailleurs, des ressources additionnelles pourront être mobilisées pour amplifier les investissements sur le terrain et pour susciter l'activité et l'emploi. Et comme je l'ai annoncé en conseil des ministres le 23 juillet dernier, le financement des diagnostics sur les réseaux d'eau potable sera complété par des prêts de la Caisse des dépôts sur fonds d'épargne, qui dispose d'une ligne budgétaire de 20 milliards d'euros, insuffisamment utilisée, pour la réalisation de travaux. En effet, dans certains bassins, seuls deux litres d'eau traitée sur trois – voire un seul, parfois – arrivent au robinet des usagers ! Les consommateurs d'eau payant une taxe sur leur facture, la moindre des choses est que l'eau traitée grâce à cette taxe parvienne jusqu'à eux.

L'entretien des réseaux des collectivités locales est une priorité que j'ai assignée aux agences de l'eau, qui favoriseront ainsi l'emploi dans les travaux publics. La ligne de 20 milliards d'euros ouverte par la Caisse des dépôts complète, comme je l'ai dit, leurs moyens. En outre, les agences peuvent mobiliser leur fonds de roulement.

La prévention des risques et la sûreté nucléaire ne sont affectées par aucune baisse de crédits ni d'effectifs. Cette sanctuarisation concerne en premier lieu l'Autorité de sûreté nucléaire (ASN), qui voit son budget préservé et ses effectifs augmenter de trente postes. De son côté, l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) ne subira aucune suppression d'emploi. Ses moyens sont maintenus.

Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) reçoivent 45 millions d'euros de crédits. Tous doivent être achevés en 2015.

J'accentue l'effort sur la prévention des inondations, à laquelle sont consacrés 24 millions, et à celle des risques naturels, grâce au fonds dédié. Priorité est donnée à la lutte contre les submersions marines et les crues rapides. Celles qui sont survenues dans l'Hérault et le Gard ont rappelé l'importance de la prévention.

Une somme de 1,4 milliard d'euros est allouée aux organismes de recherche pour faire progresser la connaissance, fournir des données nécessaires à l'éclairage des politiques et stimuler l'innovation. Ces crédits contribueront à la politique nationale de maîtrise de la demande d'énergie, au développement d'une offre énergétique diversifiée et compé-

titive, et à l'émergence de filières industrielles performantes et compétitives. L'Institut géographique national (IGN) voit sa subvention maintenue à 97 millions d'euros, ce qui l'aidera à repenser son modèle économique et à se concentrer sur certaines recherches.

Le ministère réduit de 1,2 % sa contribution à Météo France. Cet organisme veillera à maîtriser sa masse salariale et ses dépenses de fonctionnement, afin de préserver les investissements dans l'observation et le traitement de l'information, ce qui permet de lutter contre le réchauffement climatique. Les outils de Météo France sont particulièrement utiles pour prévenir les catastrophes climatiques.

Je rends hommage aux agents du ministère, qui mettent en œuvre les missions définies par le Parlement et le Gouvernement. Ces dernières années, cette administration a connu, plus qu'une autre, d'importants changements de structures et de périmètres. Je souhaite à présent stabiliser ces structures et leur permettre de contribuer de manière performante à l'intérêt général et au bien public.

Le ministère a prouvé sa capacité à se réformer et à s'adapter aux temps futurs. Ses deux missions – équiper le pays et protéger l'environnement – résument tout l'enjeu du développement durable, qui consiste à transmettre aux générations futures un pays qui fonctionne bien, ne se comporte pas en prédateur des ressources naturelles et donne à ses entreprises la possibilité d'investir et de croire en l'avenir.

Dans le prochain budget triennal, le ministère contribuera fortement à la stabilisation de l'emploi public. Ses effectifs diminueront de 1,5% en 2015. Nous devons assumer nos missions avec moins de moyens. Nous préparons d'ailleurs une requalification de nos missions et de nos projets, qui sera à l'œuvre dès 2015.

Celle-ci confortera nos compétences en matière de transition énergétique. Elle permettra le redéploiement des effectifs. Elle nous amènera à fonctionner de manière horizontale, rompant ainsi avec la tradition française, en associant les équipes de plusieurs directions aux mêmes projets. De fait, la transition énergétique, la croissance verte et la biodiversité concernent toutes les directions, tous les services et tous les opérateurs extérieurs du ministère. Cette grande œuvre nationale nous permettra de nous projeter dans le futur et de définir les conditions d'une croissance verte, moins consommatrice d'énergie.

Améliorer la santé publique, en réduisant les sources de pollution, est un autre élément clé de la transition écologique. Nous devons aussi mobiliser nos moyens pour créer des emplois et donner à chacun une activité économique qui lui permette de vivre dignement.

Je remercie les députés de la majorité et de l'opposition de leurs interventions. Nous relèverons ensemble les défis qui s'offrent à nous. Je reviendrai aussi souvent que vous le souhaitez devant vos commissions pour expliquer nos décisions ou les rendre plus transparentes.

M. Gilles Carrez, président. Madame la ministre, je vous remercie. Votre ministère a accompli des efforts considérables, depuis quinze ans, pour remplir sa double mission d'équipement et de protection de l'environnement. La Commission des finances est consciente des efforts accomplis par cette administration qui est, à mes yeux, celle de l'équipement durable, pour réaliser des économies.

Transports

M. Gilles Carrez, président. Je suis heureux d'accueillir le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche pour la seconde partie de cette commission élargie, consacrée aux transports aériens, terrestres et fluviaux, à la pêche et aux affaires maritimes.

M. Jean-Claude Fruteau, rapporteur spécial pour les crédits des transports aériens et de la météorologie, et pour le budget annexe Contrôle et exploitation aériens. En 2013, le trafic aérien a confirmé sa bonne santé : 3,1 milliards de passagers ont été transportés dans le monde, ce qui représente une hausse de 5,2 %. Au cours du premier semestre de 2014, l'activité aérienne est restée soutenue. Toutefois, cette croissance est inégalement répartie. Forte dans les pays émergents, elle est plus faible dans les marchés arrivés à maturité, comme celui de l'Amérique du Nord et de l'Europe. La situation de la France est paradoxale : si le nombre de passagers augmente de 2,5 % à 3,5 % selon les années, les mouvements d'avion ont diminué de 0,6 % en 2012 et de 0,7 % en 2013.

Par souci d'économie, les compagnies réduisent leur fréquence, utilisent des avions plus gros et les remplissent mieux : ce peut être une bonne nouvelle sur le plan écologique. Les constructeurs s'en réjouissent également, puisque les compagnies se débarrassent de leurs appareils plus anciens pour acheter des avions plus gros et moins polluants. La société Airbus, qui s'est restructurée en 2014, doit livrer près de 6 000 appareils, ce qui représente huit années de production. Mais cette évolution est moins favorable aux aéroports nationaux, qui perçoivent des redevances calculées sur le nombre de décollages et d'atterrissages. La situation d'Aéroports de Paris (ADP) reste toutefois satisfaisante. Le tassement des revenus liés à l'activité aérienne est compensé par le produit des activités commerciales et immobilières, ainsi que par les investissements à l'étranger. En 2013, le résultat d'ADP avant impôt s'élevait à 14 millions.

Le vrai souci vient des compagnies aériennes, particulièrement d'Air France. Déficitaire depuis plusieurs années et lourdement endettée, la compagnie a mis en place le plan Transform 2015, qui avait produit des effets positifs en 2013 et au cours du premier semestre de 2014. Bien que ses résultats soient inférieurs aux attentes, il avait permis d'amorcer le redressement de la compagnie. Le conflit social du début de l'automne a remis ce processus en cause. L'entreprise a perdu quelque 500 millions. Son image a été altérée. Ses sous-traitants et ses partenaires comme ADP ont également subi un préjudice.

Air France subit la concurrence des compagnies à bas coûts et celle des compagnies du Golfe, dont les comptes – quand ils sont publiés – ne sont pas toujours limpides. Bénéficiant des revenus pétroliers de leur pays, celles-ci n'usent pas toujours, ce n'est un secret pour personne, de procédés sains et loyaux envers leurs rivales. Quand elles réclament avec insistance la multiplication des liaisons entre les villes du Golfe et certains aéroports de province, leur but n'est pas de créer des lignes rentables, mais bien d'affaiblir Air France en captant une partie de la clientèle provinciale. Comment réagissez-vous à ces demandes, monsieur le secrétaire d'État ? Quelles réflexions vous inspire la situation d'Air France ? Je rappelle que l'État est le premier actionnaire de cette société, qui emploie directement 70 000 salariés et qui véhicule l'image de notre pays dans le monde.

J'en viens au budget de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). En 2015, le budget annexe du contrôle et de l'exploitation aériens (BACEA) devrait enregistrer un excédent d'exploitation de près de 150 millions, ce dont nous nous félicitons. L'exercice de 2013 accusait un déficit, et celui de 2014 connaît un léger excédent. L'amélioration du résultat d'exploitation et de la capacité d'autofinancement du budget annexe réduira le recours à l'emprunt, dont le montant représentera 168 millions en 2015, contre 267 en 2014. Cela permettra d'amorcer le désendettement de la DGAC, dont la dette aura atteint en 2014 le montant record de 1,282 milliard. Nous saluons cet effort de maîtrise des coûts.

Enfin, devant la multiplication des normes et des contrôles, la taxe d'aéroports, payée par les passagers, ne suffit plus à financer les missions de sécurité et de sûreté. Fin 2014, les déficits cumulés du dispositif atteindront 100 millions, dont 60 pour les seuls aéroports de Paris. Quelles mesures comptez-vous prendre pour réduire ce déficit en maintenant notre exigence en matière de sécurité ?

M. Alain Rodet, *rapporteur spécial pour les transports routiers, fluviaux et maritimes, et pour le compte d'affectation spécial Aides à l'acquisition de véhicules propres*. En 2014, l'actualité aura été très dense pour ce qui touche aux transports, mais également à la biodiversité.

Les crédits du programme 203 « Infrastructures et services de transports » s'élèvent, hors fonds de concours et attributions de produits, à 3,2 milliards d'euros, soit une diminution de plus de 11 % par rapport à 2014. Cette baisse pouvait être considérée comme une bonne nouvelle, puisqu'elle était due à l'annulation pour 2015 de la subvention d'équilibre versée à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), qui devait recevoir des ressources propres supplémentaires grâce à l'augmentation de deux centimes d'euros de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur le gazole, et de la mise en œuvre des péages de transit au 1^{er} janvier 2015. Or, après l'annonce par la ministre de l'écologie, le 9 octobre, de la suspension *sine die* des péages de transit, la résiliation du contrat, décidée le 30 octobre, a mis fin au feuilleton de l'écotaxe, ce qui repose le problème du financement de l'AFITF.

Depuis sa naissance, il y a un peu moins de dix ans, l'AFITF est marquée congénitalement et gravement par la privatisation des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, qui ne lui permet plus de disposer de ressources satisfaisantes et pérennes. L'an dernier, en saisissant la Cour des comptes, nous avons essayé, M. Faure et moi-même, d'appeler l'attention du pays sur les relations de ces sociétés et de l'État. Dans notre rapport préalable, introduisant le rapport définitif de la Cour des comptes, nous avons suggéré qu'elles pourraient être supervisées non seulement, comme c'est le cas actuellement, par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, dépendant du ministère des transports, mais aussi par la direction générale de la concurrence, qui dépend du ministère des finances.

Quelles sommes seront versées, à titre d'indemnisation, à la société Écomouv', filiale d'Autostrade per l'Italia chargée de percevoir l'écotaxe ? Comment seront-elles réparties entre l'AFITF et l'État ? Celui-ci assumera-t-il le démontage des portiques ? Comment les sociétés concessionnaires d'autoroutes participeront-elles au financement des infrastructures ? Je rappelle que leur rentabilité est exceptionnelle : elle oscille entre 20 % et 24 % de leur chiffre d'affaires. L'argument

qu'elles invoquent volontiers – leur niveau d'endettement – n'est pas sérieux. Il leur serait facile de se désendetter, mais elles préfèrent profiter des taux du marché, particulièrement bas. On sait enfin qu'elles appartiennent à des groupes importants, qui possèdent des entreprises dans le secteur des travaux publics et du bâtiment.

J'en viens aux crédits du compte d'affectation spéciale « Aides à l'acquisition de véhicules propres ». Le dispositif de bonus-malus fonctionne bien. En outre, le Gouvernement a fortement encouragé le remplacement du parc et la disparition des véhicules producteurs de CO₂. L'adoption de loi relative à la transition énergétique fera augmenter les dépenses liées au financement des aides encourageant le retrait de véhicules polluants, ce qui va dans le bon sens.

En ce qui concerne la biodiversité, les crédits du programme 113 sont stables. En 2015, ils atteignent environ 277 millions d'euros, essentiellement consacrés à la mise en œuvre de la stratégie nationale de la biodiversité 2011-2020 *via* l'action 7 « Gestion des milieux et biodiversité ». En 2014, cette mission a été au cœur de l'actualité, puisque la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté le projet de loi relatif à la biodiversité, qui crée l'Agence française pour la biodiversité, laquelle rassemblera l'Agence des aires marines protégées, l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques ou encore les Parcs nationaux de France. Quand cette instance sera-t-elle mise en place ?

Enfin, les crédits du programme 159 « Information géographique et cartographique » sont stables par rapport à 2014. Ils s'élèvent à 97 millions, ce qui permet la réorientation stratégique de l'Institut national de l'information géographique et forestière.

M. Olivier Faure, *rapporteur spécial pour les infrastructures de transports collectifs et ferroviaires, et les services nationaux de transport conventionnés de voyageurs*. En tant que rapporteur spécial de l'action 10 du programme 203, je suis chargé de rapporter les crédits relatifs aux infrastructures de transports collectifs et ferroviaires.

Cette action est le poids lourds du programme. Avec 2,48 milliards d'euros, elle concentre à elle seule 77 % de ses crédits et près d'un tiers de ceux de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». Or ceux-ci diminuent de près de 15 % pour l'année 2015, ce qui tire les crédits du programme vers la baisse.

Je rejoins le constat dressé par M. Rodet : si cette baisse semblait une perspective réjouissante, puisqu'elle signait la baisse de la subvention d'équilibre versée par l'État, donc l'autonomie financière de l'AFITF, l'enterrement des péages de transit est venu ternir ce tableau.

Traditionnellement, les crédits de l'action 10 étaient répartis entre la subvention versée à RFF et la subvention d'équilibre versée à l'AFITF dans l'attente de ressources nouvelles, dont nous avons longtemps espéré qu'elles proviendraient de l'écotaxe poids lourds. Pour des raisons d'opportunité, le Gouvernement a renoncé à cette piste, préférant créer des péages de transit, lesquels ont à leur tour été suspendus *sine die*. Le montant que devaient payer les chargeurs, notamment étrangers, qui traversent notre pays sans participer au financement de nos infrastructures, sera *in fine* acquitté par les automobilistes et les entreprises de transport, au moyen d'une augmentation de deux centimes de la

TICPE sur le gazole. La part de la TICPE revenant à l'Agence s'élèvera à 807 millions pour l'année 2015. Voilà pour la bonne nouvelle.

Côté incertitudes, la résiliation annoncée du contrat avec Écomouv' ne peut que susciter des interrogations pour l'avenir. Comme l'a relevé la Cour des comptes, l'AFITF est incapable d'honorer ses engagements budgétaires actuels; faute d'une ressource nouvelle et pérenne, elle n'a plus de marge de manœuvre pour assumer de nouvelles dépenses avant 2030. L'affectation en 2015 de recettes issues de l'augmentation de la TICPE sur le gazole ne permettra probablement pas de combler le manque à gagner lié à la suspension de l'écotaxe. À combien se monte le manque à gagner découlant, pour l'Agence, de l'enterrement définitif des péages de transit? Quels sont les coûts de rupture du contrat avec Écomouv'? Avez-vous prévu d'allouer à l'Agence une subvention d'équilibre afin de pallier cette perte pour 2015?

Il semble qu'on cherche des pistes de financement du côté des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA). Sur ce point encore, je partage l'opinion de M. Rodet: compte tenu de leur rentabilité exceptionnelle et des avantages fiscaux dont elles bénéficient, elles pourraient participer davantage au financement des infrastructures de transport. Veillons toutefois à ne pas compromettre la mise en œuvre du plan de relance autoroutier, dans lequel les SCA investissent 3,6 milliards, en contrepartie d'un allongement de leurs contrats, ce qui devrait permettre la création de 15 000 emplois.

Ce plan a reçu l'aval de Bruxelles pour seulement vingt-six opérations. Quelles sont celles qui n'ont pas été validées par la Commission? Pour quelles raisons ont-elles été récusées? Est-il possible d'amender le plan de relance et de rééquilibrer les rapports entre les SCA et l'État? Existe-t-il une marge de manœuvre qui permettrait de trouver des financements supplémentaires pour l'AFITF? Peut-on en savoir un peu plus sur la teneur des discussions engagées?

Le projet de loi pour l'activité semble prévoir la création d'une autorité indépendante chargée de contrôler les contrats passés entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Allez-vous étendre les pouvoirs de l'actuelle Autorité de régulation des activités ferroviaires ou créer une nouvelle autorité?

En ce qui concerne les transports ferroviaires, j'ai considéré bien avant la Cour des comptes que la politique du tout-TGV, menée trop longtemps et poussée à son apogée sous la précédente législature, était une erreur stratégique et financière. Il fallait affecter en priorité les moyens publics limités aux transports du quotidien. Je salue donc l'effort consacré à la régénération et à la modernisation du réseau ferroviaire dans le projet de loi de finances pour 2015. Hors Île-de-France, un troisième appel à projets est lancé en faveur des transports collectifs en site propre. En Île-de-France, le Grand Paris Express et le plan de mobilisation pour les transports collectifs seront mis en œuvre. Le Gouvernement a tenu sa promesse de trouver 140 millions pour compléter l'effort régional: la mesure a été votée hier soir lors de la discussion des articles rattachés. Quelques incertitudes demeurent cependant sur la ventilation de la part due par les ménages et de celle qui sera payée par les entreprises. Pouvons-nous en savoir un peu plus sur ce sujet?

Enfin, je rends hommage à l'action du Gouvernement, qui a œuvré pour la refonte de la gouvernance ferroviaire *via* l'adoption de la réforme ferroviaire. RFF supportant une dette de 33,7 milliards, il était nécessaire de rétablir une trajectoire financière soutenable permettant de maîtriser la dette. La réforme apportera 1 milliard d'euros par an et le renforcement de la règle d'or permettra à terme d'atteindre l'équilibre. Selon quel calendrier la réforme sera-t-elle mise en œuvre? Si celle-ci a résolu la question du déficit structurel, celle du stock de la dette se pose toujours. La réflexion du Gouvernement a-t-elle avancé à cet égard?

M. Alain Rodet, suppléant M. David Habib, rapporteur spécial, pour la sécurité et les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture. Retenu dans le Béarn par la visite du chef du Gouvernement, M. David Habib m'a chargé de lire son rapport.

Le programme 205 de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », regroupant les crédits consacrés à la sécurité maritime, à la formation des marins, au développement durable du littoral et aux aides à la pêche et à l'aquaculture, bénéficiera en 2015 de 195,5 millions en CP et en AE, soit une très légère diminution par rapport à l'an dernier.

Face à des politiques publiques qui représentent plusieurs milliards, l'enjeu peut paraître minime, mais les activités maritimes représentent une réserve de croissance importante pour notre pays. La France forme chaque année une centaine d'officiers de marine marchande de grande valeur. Elle forme à la pêche autant de membres d'équipage et de marins, dont le niveau est reconnu internationalement.

Grâce au programme 205, seize centres de sécurité des navires français évitent des catastrophes comme celles de l'*Erika*, du *Prestige* ou du *Costa Concordia*. Les cinq centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage coordonnent chaque jour le sauvetage de nos concitoyens, professionnels ou plaisanciers. La France maintient à niveau les moyens nautiques nécessaires au contrôle des activités maritimes. Par le biais d'exonération de charges pour les armateurs et les marins, elle soutient sa marine de commerce dans la concurrence internationale. Enfin, toujours grâce à ces crédits, elle accompagne ses entreprises de pêche et d'aquaculture dans diverses mutations: augmentation du coût des carburants, baisse du niveau de la ressource, crise sanitaire, évolution des réglementations.

Depuis la fusion en un programme des crédits accordés à la pêche et à l'aquaculture, d'une part, et 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 secteur maritime. Toutefois, il est difficile pour les parlementaires, et plus encore pour nos concitoyens, de connaître l'effort accompli dans ce domaine. Quel est l'apport financier de la marine nationale au contrôle des pêches ou celui des douanes à la prévention des pollutions? La lisibilité des crédits engagés en faveur du maritime est une question cruciale. C'est la raison pour laquelle M. Habib déposera un amendement proposant d'apporter plus de clarté aux politiques transversales menées dans ce domaine.

Considérant, à l'instar du Président de la République, que nos atouts maritimes sont dramatiquement sous-exploités, il suggère la création d'un secrétariat d'État autonome, qui pourrait donner un cap plus précis à la croissance bleue

dont notre pays a besoin. Enfin, notre collègue se réjouit de la création d'une délégation à la mer et au littoral, sur laquelle il souhaite obtenir quelques informations.

Mme Annick Le Loch, *rapporteuse pour avis de la commission des affaires économiques, pour les crédits de la pêche*. Le projet de loi de finances pour 2015 prévoit, pour les crédits de l'action 6 consacrée à la gestion durable des pêches et de l'aquaculture au sein du programme 205, une enveloppe de 47,9 millions pour les AE et les CP. Toutes actions confondues, ces crédits accusent une baisse de 0,2% par rapport aux crédits ouverts en 2014.

Les nouvelles moutures de la politique commune de la pêche (PCP), de l'organisation commune des marchés (OCM) et du fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) constituent la toile de fond de ces crédits. Les objectifs de la PCP se traduisent par des actions nouvelles en vue de la gestion des stocks au rendement maximal durable (RMD), de l'interdiction des rejets dès janvier 2015 pour les pélagiques, de l'utilisation de navires plus économes et d'une valorisation accrue des produits. La nouvelle OCM renforce le rôle d'acteur sur le marché des organisations de producteurs en vue d'adapter la production de leurs adhérents à la demande des premiers acheteurs.

Ce budget se répartit entre les interventions économiques, qui représentent 48% de la dotation affectée au secteur, les interventions socio-économiques, qui en constituent 13,7%, et les dépenses affectées à la protection des ressources halieutiques et à l'assistance technique, qui se montent à 39%, soit un montant de 16,73 millions.

Le contrôle des pêches mobilise des crédits en augmentation de 14 %. La mise en œuvre de la nouvelle PCP entraîne l'acquisition et le déploiement de nouveaux moyens de surveillance et de contrôle, afin de faire respecter l'interdiction des rejets.

Le soutien aux organismes scientifiques spécialisés concerne en premier lieu les crédits versés à l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), d'un niveau identique à celui de l'exercice précédent, dans le cadre d'une convention recouvrant la collecte, la saisie et le traitement des données relatives à l'activité des navires, ainsi que la réalisation des travaux d'expertise sur la gestion des ressources halieutiques. Il est essentiel que nous disposions d'expertises scientifiques de haut niveau afin de préserver les intérêts des pêcheurs face au principe de précaution trop souvent invoqué par la Commission européenne en l'absence de données fiables. Les expertises sont indispensables pour diagnostiquer l'état des ressources et leur niveau d'exploitation, et pour émettre des avis et recommandations permettant aux décideurs nationaux ou européens de prendre les mesures de gestion qui s'impose.

La préparation des actions dans le cadre du FEAMP demande un lourd travail administratif à la direction des pêches maritimes et de l'aquaculture (DPMA), dont je salue la compétence et l'implication auprès des pêcheurs. Cette direction doit définir un programme opérationnel national. Un groupe de travail État-régions a été mis en place sur le FEAMP et a tenu sa première réunion en Bretagne le 22 juillet. Il a validé la répartition des mesures entre l'État et les régions, qui leur consacreront une somme totale de 180 millions.

Pour autant, le retard pris dans la définition opérationnelle du FEAMP, qui n'est pas propre à la France – loin s'en faut –, génère des incertitudes tant pour l'administration que pour les différents acteurs du monde de la pêche. Lors des auditions que j'ai menées pour préparer cet avis, des interrogations et des inquiétudes se sont exprimées. La plus grande prudence s'impose dans la définition des premières actions à mener afin d'éviter tout risque d'annulation par la Commission.

Le Gouvernement a confié à l'inspection générale des finances (IGF) et à l'inspection générale des affaires maritimes (IGAM) une mission portant sur les conditions du renouvellement de la flotte de pêche française, les modalités de transmission des entreprises de pêche et leur financement. Ce rapport, dont la parution est imminente, permettra d'avancer sur un sujet majeur pour l'avenir de la pêche française, objet d'une attention particulière de la part des parlementaires. L'attente est très forte. Vous avez d'ailleurs déclaré vous-même le 24 octobre dernier au Guilvinec, monsieur le secrétaire d'État, que ce chantier serait votre priorité pour 2015.

Parmi les nombreux enjeux auxquels la filière doit faire face, la problématique de la première mise en vente des produits de la mer est clairement identifiée dans la nouvelle OCM. Un développement y est consacré dans le présent avis, dont je vous invite à prendre connaissance.

Trois questions pour terminer, monsieur le secrétaire d'État.

La lourdeur des procédures du FEAMP, à laquelle s'est ajouté le débat avec les régions pour la répartition des compétences, retarde l'attribution des aides européennes. Pouvez-vous nous fournir un calendrier du déploiement du nouveau dispositif?

Le mois prochain, quand vous irez négocier à Bruxelles les quotas de pêche pour la France, quelles seront vos priorités?

Enfin, quelles mesures sont envisagées pour renforcer l'expertise des ingénieurs halieutes, qui est de plus en plus nécessaire pour déterminer l'état de la ressource?

M. Rémi Pauvros, *rapporteur pour avis de la commission du développement durable, pour les transports terrestres et fluviaux*. Je ne reviendrai pas, après les rapporteurs spéciaux, sur la construction générale du budget dédié aux transports terrestres et fluviaux. J'insisterai pour ma part sur la suppression de l'écotaxe et sur le report de la taxe de péage transit poids lourds, qui n'est pas sans conséquences sur le budget de l'AFITF.

La nouvelle recette, assise sur une hausse générale de la TICPE, consolide le budget de l'Agence pour l'année 2015. Reste que le financement des infrastructures de transport ne peut que reposer sur des ressources dynamiques et pérennes. L'augmentation du diesel ne suffit pas à garantir l'application du principe utilisateur-payeur. Les poids lourds qui traversent la France doivent payer d'une façon ou d'une autre. Il faut prendre un engagement clair en faveur d'un financement qui sera sécurisé au-delà de 2015.

L'absence de visibilité et de pérennité, qui caractérise notre stratégie nationale de financement des infrastructures de transport, suscite des interrogations légitimes chez nos partenaires européens – je l'ai constaté en auditionnant les responsables des services de la Commission européenne. S'ils

n'éprouvent aucune crainte sur le portage des grands dossiers d'infrastructures, pour lesquels la France s'est engagée dans le cadre du mécanisme européen d'interconnexion, le portage des projets d'envergure moyenne leur semble moins assuré. Ces inquiétudes doivent être surmontées par une clarification des sources de financement des infrastructures de transport et par une nouvelle hiérarchisation des priorités, définie par la commission Mobilité 21. Pour dégager les ressources nécessaires, certaines pistes innovantes, à l'image des projets d'obligations européennes, s'offrent à nous. Nous devons saisir ces nouvelles perspectives de financement.

Sur le transport ferroviaire, le rôle stratégique de l'État ne doit pas rester un slogan. L'État doit prendre une position ferme face aux conséquences de la doctrine du tout-TGV. Si le TGV a été une réussite technologique incontestable pour la France, puisqu'il a permis d'entretenir un savoir-faire d'excellence au niveau national et qu'il a largement participé au développement industriel français, son développement s'est opéré au détriment des trains dits Intercités. Les visées premières de la grande vitesse n'ont pas engendré l'efficacité escomptée. Les difficultés financières rencontrées par les nouveaux projets de TGV sont préoccupantes. M. Rapoport, lors de son audition, a d'ailleurs laissé entendre que ces nouveaux projets seraient difficilement conciliables avec les efforts demandés en matière de maintenance et de sécurité.

L'année 2015 sera également un moment charnière pour les trains d'équilibre du territoire (TET). La renégociation de la convention qui lie l'État et la SNCF offre une occasion de débattre de la place que ces trains méritent d'occuper dans notre système ferroviaire. Depuis mon premier rapport pour avis sur ce budget, en 2012, j'appelle de mes vœux la mise en place d'une stratégie offensive. Nous devons concevoir un produit commercial clair : des parcours longue distance, une vitesse de 200 kilomètres/heure, des tarifs abordables pour tous les usagers et un cadencement amélioré. Pour la population, proximité et accessibilité sont les exigences incontournables. L'opportunité économique de ce modèle est à saisir, entre l'offre TGV et l'offre TER.

L'adoption de la loi ferroviaire a beaucoup fait pour moderniser la gouvernance de notre système ferroviaire, réaffirmer le rôle stratégique de l'État. Elle assure la protection de notre service public ferroviaire face à l'ouverture à la concurrence au niveau européen. Ce principe doit être strictement respecté.

Nous pouvons aussi nous féliciter des réponses positives apportées à la question des relations entre l'État et les régions. Les représentants de l'Association des régions de France, que nous avons auditionnés dans le cadre de la préparation cet avis budgétaire, l'ont souligné.

Enfin, ce budget est également marqué par la mise en œuvre des contrats de projet État-régions 2015-2020. L'enveloppe de l'État affectée au volet « mobilité intermodale » des contrats, qui a été annoncée par le Premier ministre, représentera 950 millions d'euros par an. Compte tenu du rôle structurant de ces outils pour nos territoires, pouvez-vous nous assurer qu'elle sera confortée ?

Sauvegardé des vicissitudes qui menaçaient l'AFITF, ce budget apparaît ambitieux et volontaire. Nous devons construire une vision durable pour notre politique de transport. Le débat doit être engagé, comme nous l'avions demandé en juillet, lors de l'examen de la loi ferroviaire. Il faut être au rendez-vous des possibilités d'investissements qui

s'ouvrent au niveau européen, ainsi que des grands projets d'infrastructures d'avenir dans lesquels s'engage notre pays. Un schéma national des infrastructures de transport doit être élaboré, actualisé et mis au service de projets qui servent la mobilité, l'intermodalité et la transition énergétique.

M. Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour les affaires maritimes. Mon intervention portera sur la partie « Affaires maritimes » du programme 205 « Sécurité et affaires maritimes, pêche et aquaculture » et sur les crédits portuaires du programme 203 « Infrastructures et services de transport ». Ces crédits sont stables, mais ne sont pas à la hauteur des atouts maritimes de notre pays et des enjeux stratégiques que représentent la densification et l'accélération des flux du commerce international, liées à la massification du transport de containers et au développement des chaînes de valeur à l'échelle mondiale. Plusieurs points toutefois, monsieur le secrétaire d'État, suscitent notre inquiétude.

Premièrement, l'importation croissante de produits pétroliers sous une forme raffinée menace notre flotte pétrolière, dans la mesure où, contrairement au pétrole brut, le pétrole raffiné échappe à l'obligation de transport sous pavillon français, qui avait été imposée par la loi pour assurer notre souveraineté dans le domaine de l'approvisionnement énergétique.

Deuxièmement, les pertes d'exploitation de la SNCM, qui atteignent 64 millions d'euros, place celle-ci dans une situation critique, en l'empêchant de faire face aux échéances du remboursement lié au contentieux européen.

Troisièmement, depuis que les ports autonomes sont devenus Grands ports maritimes (GPM), ils sont assujettis à la taxe foncière, dont le montant s'élèverait en vitesse de croisière à 25 millions d'euros par an. Cet assujettissement, qui vient d'être confirmé par le Conseil d'État, risque de briser net leur trajectoire de compétitivité. Il conviendrait donc qu'une décision politique intervienne afin qu'ils continuent d'être exonérés de la taxe foncière sur leur domaine portuaire.

Quatrièmement, la baisse des crédits de l'État consacrés au dragage des chenaux d'accès à nos ports maritimes, en particulier les ports d'estuaire, conjuguée à l'augmentation des coûts de ce dragage et à la diminution de l'autofinancement des ports – due en partie précisément à leur assujettissement à la taxe foncière –, risque de nuire aux filières industrielles de notre pays en diminuant l'attractivité de nos grands ports maritimes.

Cinquièmement, alors que, dans les ports de la rangée Nord, en Belgique et aux Pays-Bas, l'État autorise l'auto-liquidation de la TVA, la règle en France exige celle-ci soit d'abord acquittée avant d'être déduite ; du coup, la moitié du trafic de containers destinés à la France est déchargée à Anvers ou Rotterdam. On estime que la perte d'attractivité des ports du nord de la France coûterait 8 000 emplois et 1 milliard d'euros.

Sixièmement, il convient de pérenniser le financement de la Société nationale de secours en mer (SNSM) dans le cadre d'un dialogue entre l'État et les collectivités territoriales.

Pour conclure, je souhaiterais évoquer brièvement la question de l'hinterland. Nous devons veiller, dans le cadre de la réforme territoriale en cours, à assurer la desserte des grands ports maritimes. À cet égard, vous devez, monsieur le

secrétaire d'État, convaincre votre collègue ministre du budget de la nécessité de pérenniser, voire d'augmenter les crédits consacrés à l'attractivité et à la compétitivité de nos ports. Il y va de l'exportation de nos produits et donc de la réussite industrielle de la France.

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche*. Le transport est un enjeu essentiel pour notre pays et une priorité pour le Gouvernement. Élément fondamental de la compétitivité et de l'attractivité de notre économie, la mobilité est également importante pour nos concitoyens, trop souvent confrontés à des difficultés notamment dans leurs déplacements quotidiens. Notre pays dispose d'acquis et d'atouts très importants en la matière ; je veux parler de ses réseaux, de ses opérateurs mais aussi de ses filières industrielles, qu'il faut préserver et développer. Mais il est confronté à des difficultés liées à l'obsolescence et à des contraintes financières qui nous obligent à assigner des priorités à notre action.

Les transports sont également un enjeu essentiel de la transition écologique et énergétique. À cet égard, le Gouvernement s'est résolument engagé dans une politique intermodale – j'y reviendrai en répondant à vos questions.

Les objectifs que nous poursuivons sont au nombre de trois.

Premièrement, nous devons améliorer la qualité et la sécurité des réseaux et des services de transport. Nous connaissons tous la problématique du vieillissement et de la maintenance de nos infrastructures ferroviaires ainsi que des chaussées et des ouvrages d'art routiers. Cet objectif est pour moi de la plus haute importance. Ainsi, j'ai réservé ma première visite dans le cadre de mes fonctions, le 9 septembre dernier, à l'Établissement public de sécurité ferroviaire, situé à Amiens. J'ai annoncé à cette occasion la mise en œuvre déterminée d'un plan d'action pour la sécurité ferroviaire. Il s'agit d'un chantier essentiel et il est de notre responsabilité d'en faire une priorité. Dans un entretien qui a paru dans la presse aujourd'hui, le président de RFF a eu cette phrase très juste : « Il nous faut passer de la maintenance curative à la maintenance préventive. » Cette formule résume assez bien ce qui a été fait durant les dernières années et ce qu'il faut faire pour les prochaines...

Deuxièmement, nous devons rééquilibrer les modes de transport. Il est aujourd'hui nécessaire d'optimiser l'utilisation de nos infrastructures, de mieux utiliser la complémentarité des modes de transport. L'AFITF joue un rôle central dans cette politique de rééquilibrage. Elle assure en effet le redéploiement des ressources, essentiellement routières – taxe d'aménagement du territoire, redevance domaniale, produit des amendes radar, TICPE – vers le financement d'infrastructures non seulement routières, mais aussi ferroviaires, fluviales et portuaires. En 2015, cette politique sera marquée par la mise en œuvre des contrats de plan État-régions (CPER) 2015-2020, dont le volet mobilité est le plus important en termes financiers. À ce propos, je vous indique que le mandat de négociation définitif des préfets leur sera adressé à la fin de cette semaine, à l'issue d'une dernière réunion d'arbitrage qui s'est tenue hier à Matignon. Pour être très précis, je vous confirme que, conformément à l'engagement qui a été pris, l'État contribuera au volet mobilité des CPER à hauteur de 950 millions d'euros.

Troisièmement, nous devons soutenir l'activité et assurer le respect des règles économiques et sociales. Les conditions de travail et la sécurité des salariés, comme celle des usagers,

ainsi que les conditions de concurrence sont autant de sujets auxquels il nous faut être très attentif pour assurer un fonctionnement de nos transports efficace et respectueux des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Le budget que nous présentons s'inscrit dans la stratégie gouvernementale de maîtrise des dépenses publiques. Il vise néanmoins à maintenir l'effort budgétaire – et je vous remercie de l'avoir relevé – en faveur des dépenses de maintenance et d'investissement dans nos infrastructures de transport. Il stabilise ainsi le concours de l'État à RFF pour la gestion de l'infrastructure ferroviaire, les dépenses relatives aux infrastructures fluviales, portuaires et aéroportuaires, ainsi que les dépenses d'entretien et d'exploitation du réseau routier national.

En termes d'investissement, de modernisation et de développement des infrastructures, les dépenses opérationnelles de l'AFITF s'établiront à 1,9 milliard d'euros. Quant aux recettes de l'agence, elles seront assurées, après la résiliation de l'écotaxe, par une hausse de deux centimes de la TICPE applicable aux véhicules légers et aux poids lourds et par une augmentation de la même taxe de deux centimes supplémentaire applicable aux poids lourds au titre de la contribution climat-énergie et dont l'exonération avait été prévue dans le cadre de l'application de l'écotaxe. Ces recettes complémentaires doivent permettre de financer le budget de l'AFITF en 2015.

S'agissant de l'augmentation de la TICPE applicable aux poids lourds, j'ai convenu avec les acteurs du secteur et Mme Royal qu'il s'agissait d'une mesure transitoire. Au demeurant, ainsi que cela a été relevé par M. Pavros notamment, l'un des objectifs de l'écotaxe était de faire payer tous les usagers de nos routes et notamment, puisque la France est par nature un pays de transit, les poids lourds étrangers. Or, pour l'instant, nous ne savons pas exactement quelle est la part du gasoil payée par ces derniers. Nous avons donc créé un groupe de travail chargé d'examiner les autres pistes de contribution du secteur au financement des infrastructures de transport. L'une des propositions avancées par les organismes de transporteurs est connue et sera expertisée ; il s'agit de la création d'une vignette. Cependant, je le dis clairement, tout dispositif alternatif devra respecter un objectif de rendement maintenu : il devra apporter à l'AFITF des recettes pérennes d'un montant de 350 millions, soit l'équivalent du produit de la contribution supplémentaire de quatre centimes acquittée par les poids lourds au titre de la TICPE ou des revenus qui étaient escomptés du péage de transit poids lourds après déduction des dépenses. Le Gouvernement s'est donc donné les moyens d'assurer à l'agence un budget d'1,9 milliard et il s'engage de manière pluriannuelle à ce qu'elle continue de bénéficier d'un budget équivalent pour le financement exclusif des infrastructures.

J'en viens aux infrastructures et aux services de transport. En matière de transport ferroviaire, il s'agit avant tout de mettre en œuvre en 2015 la réforme ferroviaire, dont la loi a été promulguée le 4 août dernier. Les décrets d'application prioritaires font déjà l'objet de consultations en vue de leur publication d'ici au 1^{er} janvier 2015. RFF et la SNCF assurent en parallèle les procédures d'information et de consultation des instances de représentation de leurs personnels concernant leur projet d'entreprise. Il s'agira ensuite d'élaborer les contrats de performance qui seront conclus entre l'État et les entités de ce groupe ferroviaire afin d'établir notamment les trajectoires financières de ces derniers.

Le Gouvernement souhaite par ailleurs lancer un chantier important, celui de la clarification de l'offre en matière de trains d'équilibre du territoire (TET) et, plus particulièrement, de son articulation avec les trains TER et TGV, afin d'améliorer la qualité du service pour les usagers dans un contexte de contrainte budgétaire. Ce travail sera confié à une commission de type « Mobilité 21 », placée sous la présidence d'un parlementaire. Cette commission sera créée dans les jours qui viennent – l'ensemble des groupes parlementaires ont du reste été consultés afin que sa composition soit pluraliste. Sa mission est claire : établir un diagnostic de la situation actuelle des TET et proposer une solution alternative d'excellence, complémentaire de la LGV – qui reste une réussite et un atout pour la France – et des TER. La réorganisation territoriale en cours nous offre à cet égard une opportunité intéressante. J'ai donc décidé de renouveler pour un an, dans des termes absolument identiques, la convention TET actuelle, qui arrivait à échéance à la fin de l'année. Les travaux de la commission devraient durer environ six mois, au terme desquels elle rendra ses conclusions, lesquelles seront donc, je l'espère, connues au mois de juin. Un débat sera ensuite organisé afin que les décisions soient arrêtées au 1^{er} janvier 2016.

J'en viens maintenant au domaine autoroutier. Les autoroutes sont un outil puissant de desserte de notre territoire et de compétitivité de notre économie. La France figure parmi les leaders mondiaux pour la qualité de son réseau autoroutier, reconnu dans les comparaisons internationales comme un des points forts de notre économie. Le secteur autoroutier concédé représente également des enjeux financiers majeurs : le montant des péages s'élevait en 2013 à plus de 9 milliards d'euros hors taxes. Le secteur porte encore une dette de financement qui dépasse 30 milliards et contribue, *via* la TVA, l'impôt sur les sociétés, la taxe d'aménagement du territoire et la redevance domaniale, au budget de l'État à hauteur d'un peu plus de 3,5 milliards d'euros.

À la suite de l'avis rendu par l'Autorité de la concurrence le 18 septembre dernier, le Gouvernement a engagé avec les sociétés concessionnaires des discussions, dont fait partie le plan de relance autoroutier validé par la Commission européenne le 29 octobre dernier. De son côté, la représentation nationale s'est également saisie de la question des autoroutes. Il ne m'appartient pas de tirer les conclusions de ces discussions ni des travaux parlementaires. Je précise que certains des projets prévus dans le plan de relance autoroutier, notamment le contournement de Caen, ont été rejetés par la Commission, laquelle s'est attachée à distinguer les opérations qui relèvent de l'intérêt local de celles qui touchent au transit international. Ainsi, elle a retenu les échangeurs sans les barreaux latéraux dans le projet concernant Mâcon et rejeté, en raison de sa taille, le contournement de Langres. Je rappelle que ce plan, qui fait partie des discussions, représente tout de même 3,1 milliards d'euros, soit 15 000 emplois, qui plus est dans un secteur des travaux publics en grande difficulté.

Les projets d'infrastructures, qu'il s'agisse de leur renouvellement ou de leur développement, doivent être planifiés dans une logique d'aménagement, ainsi que je l'ai indiqué à propos des CPER. Les projets de dimension européenne doivent être concrétisés, puisque l'Europe y participerait, en attribuant des moyens exceptionnels : jusqu'à 40 % de subventions pour les travaux du nouveau programme européen d'intervention. Deux projets phare sont particulièrement concernés par un dépôt de dossier avant le 26 février 2015. Le premier est le canal Seine-Nord-Europe, qui formera un vaste corridor de transport de fret à grand

gabarit depuis Le Havre jusqu'à Dunkerque et le Benelux. Le Premier ministre a confié à Rémi Pavy, dans la continuité de son premier rapport, une mission visant à fédérer, autour de ce grand chantier, les acteurs locaux aux côtés de l'État et de Voies navigables de France. Le second projet est la liaison Lyon-Turin, essentielle pour le développement des liens économiques entre la France, l'Italie et, au-delà, les nouveaux pays membres de l'Union européenne. Deux parlementaires se verront prochainement confier une mission afin d'étudier les pistes de financement pouvant reposer sur les péages des grands axes alpins. Il faut en effet prévoir, au-delà de la participation éventuelle de l'Europe à un projet coprésenti par la France et l'Italie, des recettes locales. Il est possible d'utiliser la ressource spécifique prévue dans le dispositif dit « Eurovignette 3 ».

La quatrième priorité du Gouvernement est d'inscrire les transports au cœur de la réforme territoriale. À l'exception notable de l'Île-de-France, la compétence en matière de transports est actuellement segmentée entre les différents niveaux de collectivité selon un ordonnancement qui ne favorise ni la bonne organisation des dessertes, ni l'efficacité des dépenses publiques, ni l'harmonisation des tarifs : le ferroviaire relève des régions, les transports scolaires des départements, les transports urbains des communes et des EPCI... La compétence transports doit donc gagner en cohérence et, surtout, être repensée en fonction des besoins des usagers. Pour être efficace, elle doit être transversale et pouvoir agir sur l'ensemble des modes et sur des territoires plus étendus. Le projet de loi relatif à la nouvelle organisation territoriale de la République, qui sera examiné par le Sénat au mois de décembre, permettra de repenser les transports terrestres.

S'agissant de l'appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable », pour lequel 120 projets attendent de se voir attribuer une subvention, je pense être en mesure d'annoncer aux collectivités territoriales les décisions d'ici à la fin de l'année. Nous procédons actuellement à des vérifications. En effet, les équipes élues lors des dernières élections municipales s'étant opposées à certains de ces projets lors de la campagne, il nous fallait savoir si elles conservaient le même état d'esprit ou si l'onction du suffrage avait conduit certaines communes à changer de position. Le Gouvernement ne porte pas d'appréciation : il enregistre le maintien ou le retrait des projets.

S'agissant du domaine aérien, le budget annexe de l'aviation civile s'inscrit dans la construction du ciel unique européen, avec pour objectifs la sécurité aérienne, ainsi que le respect de l'environnement et l'efficacité économique. La construction du ciel unique européen aborde une nouvelle étape, dite de référence, fondée sur le renouvellement des règlements européens en matière de redevances et de performance. La stratégie 2015-2017 vise à accompagner la reprise du trafic aérien en contribuant à la création d'un espace aérien plus performant, c'est-à-dire plus sûr et plus accessible, avec des routes plus directes et des altitudes et des trajectoires optimisées permettant aux compagnies aériennes de réaliser des vols plus économiques et moins polluants.

Afin de permettre à la direction des services de la navigation aérienne de poursuivre son effort d'investissement et de modernisation, notamment pour répondre aux exigences européennes en matière de technologie et de sécurité, la tarification des prestations « redevançables » a été revue à la hausse : elle augmentera globalement de 5 %. Malgré cette hausse, les tarifs français demeurent cependant parmi les plus bas d'Europe de l'ouest. La poursuite de cette stratégie d'investissement volontariste est également fondée sur des

économies structurelles de fonctionnement. Le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » (BACEA) est entré dans une phase d'assainissement financier. L'amélioration notable du résultat d'exploitation qui en résulte permet de diminuer le besoin de recourir à l'emprunt de 37,2 % par rapport à 2014.

Le budget des transports comporte aussi un volet de soutien à la recherche et au développement de l'industrie aéronautique. Le secteur de la construction aéronautique civile, premier secteur exportateur national – plus de 20 milliards d'euros – et premier secteur industriel créateur d'emplois – 13 000 emplois créés en 2013 – contribue de manière significative à l'activité industrielle de la France. Le rayonnement de cette industrie est le fruit d'une politique d'innovation permanente et ambitieuse. Le secteur investit en effet plus de 15 % de son chiffre d'affaires dans la recherche et le développement, auxquels l'État apporte évidemment son soutien.

Cette activité s'exerce dans un contexte international très compétitif. À la rivalité historique entre Airbus et Boeing s'ajoute en effet la concurrence croissante des nouvelles nations aéronautiques, d'où émergent de nombreux projets souvent massivement subventionnés. En outre, les attentes environnementales et sociétales font croître le besoin d'innovation dans tous les domaines de la construction aéronautique. En effet, seules des technologies fondamentales nouvelles permettront d'atteindre les objectifs environnementaux que la France et ses partenaires se fixent. Le soutien à la construction aéronautique par le Programme d'investissement d'avenir (PIA) complète l'action publique continue de soutien à l'innovation de l'industrie aéronautique mise en œuvre par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) au programme 190.

M. Bruno Le Roux vient de remettre au Gouvernement un rapport très important sur la situation des compagnies aériennes françaises, en particulier Air France, et la concurrence dans le secteur aérien. Votre rapporteur semble partager son diagnostic : ce secteur exige la plus grande attention. Les événements récents, notamment la grève, ont fragilisé Air France. Aujourd'hui, le Gouvernement souhaite que la solution qui a été retenue et qui correspond à ses attentes, c'est-à-dire le développement de Transavia France dans le cadre d'un accord collectif, soit rapidement appliquée. Les questions de M. Fruteau, qui trouvent en partie réponse dans le rapport de M. Le Roux, restent posées. Je pense à certaines contraintes qui pèsent sur les compagnies françaises dans un secteur concurrentiel, notamment la taxe de correspondance, qui met la place de Paris en difficulté par rapport à d'autres aéroports. Le secrétaire d'État aux transports est bien entendu à vos côtés pour engager le débat nécessaire et avancer le plus rapidement possible sur cette question.

J'en viens à la politique maritime. Celle-ci, je l'ai dit, revêt une importance majeure : la mer est au croisement de tous les enjeux de développement de notre pays. La France, présente sur quatre océans, possède la deuxième surface maritime du monde – 11 millions de kilomètres carrés –, grâce notamment à ses outre-mer. Cette géographie constitue un atout exceptionnel en matière d'environnement et de développement économique. La mer génère dans notre pays 30 000 emplois directs, près d'un million d'emplois indirects et 65 milliards de chiffre d'affaires, sans compter les activités littorales. La France dispose de points forts dans le domaine de l'économie maritime et compte plusieurs leaders mondiaux parmi les entreprises de ce secteur.

Je souhaite valoriser ces atouts, ainsi que je l'ai indiqué récemment au Conseil des ministres. Cette nouvelle impulsion donnée à la politique maritime de la France se traduit par trois ambitions : premièrement, la croissance et l'emploi, grâce à la protection de la compétitivité de la marine marchande dans les secteurs où elle est la plus pertinente, à la modernisation des Grands ports maritimes français et au développement de leur attractivité, à la réussite du lancement industriel des énergies marines, au soutien à la filière de la construction et de la déconstruction navale et au soin apporté au tourisme littoral ; deuxièmement, la protection de l'environnement marin et l'exploitation durable des ressources *via* l'objectif de protéger 20 % des aires marines à l'horizon 2020 et la promotion d'une filière économique de la pêche et de l'aquaculture exemplaire, à la fois protectrice de l'environnement marin et garante des équilibres socio-économiques ; troisièmement, une politique d'enseignement, de recherche et d'innovation de haut niveau.

En tant que grande nation maritime, la France assume une responsabilité particulière. La stratégie nationale pour la mer et le littoral sera élaborée en 2015, au terme des travaux du Conseil national de la mer et des littoraux, et traduira cette responsabilité. Le budget des affaires maritimes et de la pêche est globalement stabilisé à 191 millions d'euros pour 2015 et sera consacré aux grands objectifs ci-dessus exposés.

Pour ce qui est de la pêche et à l'aquaculture, leurs crédits, également préservés, permettent d'accompagner ces secteurs, notamment pour la mobilisation des contreparties du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche. À ce propos, je vous précise que la répartition de ses aides entre l'État et les régions a fait l'objet d'un accord avec ces dernières et que la répartition entre les régions elles-mêmes a finalement été en quelque sorte déléguée à l'État. J'ai donc fait des propositions, qui semblent recueillir leur accord. Je rappelle que le FEAMP est en augmentation de 70 % par rapport à l'ancien Fonds européen pour la pêche (FEP : la France disposera au total de 588 millions d'euros pour la période 2014-2020, dont 369 millions d'euros au titre du développement durable de la pêche, de l'aquaculture et des zones côtières dépendantes de ces activités contre 216 millions pour la période 2007-2013. Ainsi 180 millions seront attribués aux mesures régionales et 154 millions aux mesures nationales. Nous réunirons le 9 décembre prochain le comité État-régions du fonds, avec pour objectif que la discussion qui a lieu avec la Commission sur l'élaboration du règlement de mise en œuvre avance le plus rapidement possible. Il s'agit non pas de fixer des délais intenable, mais de faire en sorte que le FEAMP puisse commencer à intervenir au cours du second semestre 2015. Enfin, je vous confirme que je suis extrêmement attaché à la question du financement des navires et du renouvellement de la flotte ; le rapport qui doit m'être remis dans les prochains jours servira de base à un débat avec les professionnels et les parlementaires sur ce qui, je l'ai bien compris, est la question principale pour la profession.

M. Gilles Carrez, président. Nous allons maintenant écouter les porte-parole des groupes.

M. Gilles Savary. Même si le programme 203 « Infrastructures et services de transport », doté d'environ 3,2 milliards d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, enregistre une baisse optique de 11 % par rapport à l'an dernier, le groupe socialiste ne regrettera pas l'année 2014. En effet, des perspectives extrabudgétaires s'ouvrent, qui devraient rassurer à la fois les usagers, les élus locaux et, surtout, les opérateurs de transport ainsi que le secteur des travaux publics, qui en a bien besoin. Je pense à

l'accélération du Paris Express, qui va soutenir l'investissement, au plan de relance autoroutier de 3,4 milliards, qui sera probablement conclu, aux CPER, dont le volet mobilité pourra enfin être négocié, aux investissements en partenariat public privé, qu'il s'agisse des LGV ou de la rocade L2 à Marseille, et à l'AFITF qui retrouve enfin un budget convenable, ses autorisations d'engagement passant ainsi de 597 millions d'euros l'an dernier à 2,7 milliards en 2015. Il s'agit donc bien d'un budget de relance, même si les inscriptions budgétaires sont en baisse.

J'exprimerai néanmoins, monsieur le secrétaire d'État, des regrets pour ce qui concerne le fret ferroviaire. En effet, si nous avons renoncé à l'écotaxe, nous ne sommes pas revenus sur les compensations accordées aux routiers, qu'il s'agisse de l'autorisation des quarante-quatre tonnes à cinq essieux ou de la baisse de la taxe à l'essieu. En revanche, le budget alloué à la compensation des péages fret, lui, baisse de 10,3 %, de sorte que le fret ferroviaire va se retrouver en grande difficulté. Je tenais à appeler votre attention, monsieur le secrétaire d'État, sur ce point faible de votre budget.

Par ailleurs, nous souhaitons que l'AFITF se voie attribuer une recette d'affectation spéciale, afin d'éviter le bras de fer permanent avec Bercy. La meilleure solution serait une taxe kilométrique mais, si celle-ci devait ne pas être retenue, il ne faut pas renoncer à trouver une alternative.

S'agissant du secteur aérien, je vous encourage à donner suite au rapport Le Roux, qui est remarquable. Même s'il ne règle pas tous les problèmes du transport aérien, notamment ceux qui relèvent de la stratégie des compagnies, nous avons bien pris conscience que ce secteur est extrêmement fragile et qu'il fallait lui apporter des réponses.

Enfin, je viens de vous écrire au sujet des Assises nationales de la logistique, dont nous avons voté la création dans le cadre d'une loi de transposition. Elles ne sont pas anodines, car elles nous permettront d'aborder la question des transports sous l'angle de l'efficacité économique de la plateforme française et de l'intermodalité. Peut-être serons-nous amenés à mieux cibler nos investissements dans les années qui viennent.

Je veux, pour conclure, aborder la question des TET. Alors que plus personne ne sait qu'en faire, vous avez adopté la bonne méthode. L'extension des régions doit être prise en compte, mais nous devons également raisonner en termes de matériels : entre le Régiolis et la LGV, il n'y a rien ! Depuis des années, notre politique ferroviaire est tenue de se mettre au diapason d'Alstom. Une telle situation pèse sur les comptes de la SNCF et sur ceux de la France, et elle devient de plus en plus dangereuse pour les équilibres fondamentaux de nos transports.

M. Martial Saddier. Monsieur le secrétaire d'État, M. Bénisti, qui ne peut être présent parmi nous ce matin, souhaitait vous interroger sur les propositions du Gouvernement visant à rééquilibrer le paysage aéroportuaire de notre pays, dominé par le *hub* de Paris. Parmi les préconisations contenues dans le rapport de notre collègue Bruno Le Roux, lesquelles comptez-vous appliquer et selon quel calendrier ?

Je concentrerai mon intervention au nom du groupe UMP sur la réforme ferroviaire. Il n'y a pas trace, dans le budget, de la nouvelle configuration financière des trois EPIC – SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau – issus de la réforme ferroviaire votée l'été dernier. Ces établisse-

ments seront pourtant des réalités juridiques dès le 1^{er} janvier 2015. Qu'en est-il de leur organisation financière ? Comment sera gérée la période transitoire ?

Par ailleurs, cette réforme ne règle en rien le problème de la dette colossale, qui s'élève à 44 milliards d'euros et se creuse chaque année de 1,5 milliard d'euros supplémentaires. À ce propos, le groupe UMP réaffirme son opposition ferme à ce que le montant des péages soit la variable d'ajustement financier de la SNCF, car leur augmentation se répercute immédiatement sur les prix du transport ferroviaire pour les usagers ainsi que sur le trafic. C'est une des raisons pour lesquelles nous voterons contre ce projet de budget.

M. Gilles Carrez, président. Nous en venons aux questions.

M. Bruno Le Roux. Monsieur le secrétaire d'État, je soutiens bien entendu les propositions de notre rapporteur spécial M. Fruteau, mais je souhaiterais remettre en perspective les recommandations contenues dans le rapport que je vous ai remis, ainsi qu'au Premier ministre, lundi dernier. Elles ont tout d'abord pour objectif d'attirer l'attention, comme l'a excellemment fait M. Fruteau, sur la situation particulièrement difficile du transport aérien français. Si nous ne pouvons le sauver ici, nous pouvons néanmoins prendre des mesures qui contribueraient à le placer dans de meilleures dispositions concurrentielles et peut-être l'obliger à aller beaucoup plus loin dans sa restructuration pour livrer la bataille au plan européen et mondial. Nous devons, par ailleurs, assurer l'attractivité de notre pays et la compétitivité des *hubs* français, car nous sommes également fortement attaqués sur ce front.

Il y a urgence. Aussi me semble-t-il nécessaire de commencer, dès la semaine prochaine, lors de l'examen de ces crédits en séance publique, à mettre en œuvre les propositions contenues dans mon rapport. Premièrement, la mesure consistant à exonérer les passagers en correspondance de la taxe de l'aviation civile, ne peut être prise que si nous décidons d'affecter en totalité celle-ci au BACEA. Si cette affectation semble tout à fait logique, je sais que c'est un vieux débat qui exige de gros efforts de conviction. Deuxièmement, les aéroports et les *hubs* ne peuvent bien fonctionner sans un transport aérien français solide. Troisièmement, la concurrence doit être loyale. À cet égard, la Commission européenne doit continuer à discuter avec les transporteurs du Golfe, qui mettent les industriels européens dans une situation de grande tension.

M. Patrice Martin-Lalande. Monsieur le secrétaire d'État, le projet de liaison Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) a été retenu par la commission Mobilité 21 parmi les projets à réaliser après 2030, à une date qui sera fonction de la saturation de l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon. L'an dernier, en réponse notamment à ma précédente question, le Gouvernement s'était engagé à choisir avant la fin de 2014 entre les deux tracés, ouest ou médian, du POCL au sud d'Orléans afin de ne pas pérenniser l'épée de Damoclès qui pèse sur tous les projets d'investissement dans les deux fuseaux concernés.

La Cour des comptes a rendu public le 23 octobre dernier un rapport soulignant que « la rentabilité socio-économique des lignes à grande vitesse est systématiquement surestimée » et que « le financement des projets de LGV déjà décidés n'est donc pas assuré ». Mes questions, auxquelles j'associe mon collègue Claude de Ganay et qui rejoignent les préoccupations de la Cour des comptes, sont les mêmes que celles j'ai

posées aux préfets des régions Centre et Auvergne le 6 octobre dernier lors de la réunion de la commission consultative sur ce projet.

À quelle date précise, avant la fin de cette année, sera prise par le Gouvernement la décision de choisir un des deux tracés ?

La cinquième recommandation de la Cour des comptes est de « ne décider du lancement des études préliminaires qu'après la prise en compte par une décision interministérielle formelle des perspectives de financement du projet d'infrastructure et la répartition entre les acteurs ». Si le tracé ouest est malheureusement retenu, le Gouvernement prendra-t-il en conséquence formellement l'engagement de participer avec les collectivités territoriales au financement du surcoût de 1,1 milliard d'euros ? À quelle hauteur l'État et les collectivités territoriales seraient-ils respectivement amenés à intervenir ?

La septième recommandation de la Cour des comptes est de « concentrer en priorité les moyens financiers sur l'entretien du réseau par rapport au projet de développement et d'améliorer le pilotage de la prestation d'entretien du réseau ferroviaire par le gestionnaire d'infrastructure ». Si l'État et les collectivités territoriales sont aptes à mobiliser 1,1 milliard d'euros d'argent public supplémentaire pour le réseau ferré de cette partie de la France, pourquoi aucune étude n'est rendue publique sur ce que le basculement de ce financement de 1,1 milliard au bénéfice du réseau de transport express régional permettrait de réaliser en travaux d'aménagement des voies et en matière d'amélioration de la qualité des trains ? Le Gouvernement suivra-t-il la recommandation de la Cour des comptes sur ce point également ?

M. Philippe Duron. L'AFIT a été créée pour assurer un flux financier régulier en faveur des infrastructures de transport : elle a à ce jour rempli son rôle puisque, depuis sa création, elle a pris des engagements financiers à hauteur de 34,1 milliards d'euros et a déjà payé 18,3 milliards, qui couvrent à peu près la moitié des engagements de l'État et du Parlement.

La question de la régularité des recettes de l'AFIT est essentielle pour assurer la bonne exécution et le suivi des conventions – plus de 500 ont déjà été signées et 300 sont encore vivantes – et des paiements qui en découlent. La disparition de l'écotaxe, puis du péage de transit, qui devait se substituer à la subvention d'équilibre, n'a pas été sans poser problème. Je tiens à remercier, monsieur le secrétaire d'État, le Gouvernement de sa réactivité et de son courage puisqu'il a trouvé ces recettes nouvelles que sont les 2 centimes par litre sur les véhicules diesel et les 4 centimes sur les poids lourds. Toutefois, ces mesures permettront, avez-vous indiqué, de financer dès cette année les interventions à hauteur d'1,9 milliard, mais seulement pour cette année.

Or nous devons nous préoccuper de l'avenir sur trois points : premièrement, le paiement des engagements de l'AFIT dans le cadre des conventions toujours vivantes ; deuxièmement, la régularisation des retards de paiement dus à l'étalement des paiements à Réseau ferré de France – ils s'élèvent à 772 millions d'euros, qu'il serait bon de régulariser dans le cadre du triennal qui s'ouvre ; troisièmement, les nouveaux engagements de l'État, que vous avez évoqués : le canal Seine-Nord et la ligne ferroviaire Lyon-Turin. Nous devons être capables d'assumer ces paiements dans les années à venir. Or, selon le deuxième scénario de la commission

Mobilité 21, qui ne prenait en compte aucun de ces deux engagements, le besoin de financement de l'AFIT serait de 2,5 milliards par an, ce sont nous sommes encore loin.

Ce qui nous rassure toutefois, c'est que, cette année, le budget de l'AFIT pourra être construit et exécuté de manière satisfaisante.

M. Martial Saddier. Les zones géographiques concernées par les plans de protection de l'atmosphère (PPA) font-elles partie des priorités des CPER ? En Haute-Savoie, la vallée de l'Arve est frappée par une PPA pour les particules fines, en raison tant de la voie ferrée qui dessert l'ensemble des stations de ski du pays du Mont-Blanc et de Chamonix que de la concentration industrielle liée au décolletage et à la mécanique. Or le premier jet du CPER Rhône-Alpes exclut la modernisation de la voie ferrée de la vallée, ce qui est surprenant. Cette modernisation fera-t-elle partie des priorités du CPER ?

Par ailleurs, la Haute-Savoie est frontalière avec la République et canton de Genève – les frontaliers sont au nombre de 80 000. Or la Confédération helvétique et le canton travaillent au projet de construction d'un pont qui traverserait le lac Léman, non loin de la frontière, ce qui ne serait pas sans incidence sur le secteur français. Le Gouvernement français a-t-il été consulté sur ce projet ? Y est-il associé par la Confédération helvétique ou le canton de Genève ?

M. Alain Rodet. Il n'est plus possible de rester dans un cadre national pour le financement des infrastructures ferroviaires ou routières ; il faut l'élargir au niveau européen. Or si la position allemande est en général assez difficile à admettre, dans le domaine d'infrastructures, elle est carrément insupportable. Il faut savoir en effet que les infrastructures de ce pays sont totalement délabrées : si la France avait aussi peu investi depuis quinze ans en matière d'infrastructures que l'Allemagne, son déficit serait inférieur aux 3 % exigés par le traité de Maastricht – je vous renvoie aux calculs du professeur Élie Cohen. Le Gouvernement français doit intervenir au plan européen sur le sujet.

M. Camdessus, ancien directeur général du FMI et ancien gouverneur de la Banque de France – ce n'est pas un aventurier ! – a récemment piqué une colère en déclarant qu'il n'était pas normal que la Banque européenne d'investissement soit à même de mobiliser plusieurs centaines de milliards d'euros et que rien ne bouge en matière de grands programmes. Il n'est pas non plus question d'accepter que certains aient eu le caviar et les ris de veau, et que les autres aujourd'hui doivent se mettre aux radis noirs et aux rutabagas. La question des infrastructures ne saurait être laissée à la discrétion de gens comme MM. Guillaume Pepy et Jacques Rapoport, certes très respectables mais dont je conteste parfois les analyses.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Monsieur Savary, vous avez raison : le CDG-Express et le Grand Paris sont des objectifs à inscrire dans ce que vous avez appelé un plan de relance de l'investissement.

Le Gouvernement – je réponds également à M. Duron – souhaite, pour alimenter l'AFIT, créer une recette pérenne, fondée sur le principe pollueur-payeur et qui permette de faire payer le plus possible, dans le respect de la réglementation européenne, les camions en transit sur le territoire français. De plus, le Gouvernement s'engage à assurer un

financement pérenne des investissements à hauteur de 1,9 milliard d'euros, correspondant aux engagements pris par l'AFIT, afin que l'agence puisse travailler dans le cadre de perspectives pluriannuelles. Je ne saurais être ni plus précis ni plus clair sur les objectifs comme sur les méthodes. Nous travaillons avec les transporteurs : selon le calendrier que nous nous sommes fixé, c'est au mois de juin 2015 que nous annoncerons le mode de financement choisi qui fait toujours l'objet d'un débat – la vignette, que j'ai évoquée, est une piste parmi d'autres.

Le moins qu'on puisse dire est que le réseau ferroviaire capillaire, notamment celui qui est exclusivement destiné au fret, est très délabré, ce qui est difficilement acceptable compte tenu des enjeux à la fois économiques et environnementaux, le fret servant parfois à transporter des marchandises qui ne peuvent emprunter le réseau routier pour des raisons de sécurité. Il convient donc de débattre rapidement sur le sujet, notamment dans le cadre de la conférence sur le fret ferroviaire : nous ne devons nous interdire aucune solution, que ce soit dans le cadre de RFF ou d'entreprises privées ou coopératives. Faire semblant d'ignorer l'état actuel du réseau capillaire ne servirait à rien. Il est nécessaire de trouver un système de financement permettant de résoudre les problèmes posés par ce maillon important de notre chaîne économique.

S'agissant des trains d'équilibre du territoire, M. Savary a également raison, il convient de raisonner également en termes de matériel. Il n'est pas interdit de répondre aux objectifs de la mission que nous allons mettre en place et qui visera à répondre aux exigences de rapidité et d'équilibre des territoires, en s'appuyant sur un matériel non spécifique – je pense aux TER commandés par les régions. Prévoir un système économiquement performant et socialement accessible impose en effet de réfléchir en amont aux économies d'échelle, notamment en termes de coût du matériel.

En tant que secrétaire d'État aux transports, je pense qu'il faut rapidement envoyer des signes forts aux compagnies aériennes. Comme l'ont indiqué votre rapporteur spécial pour les transports aériens, M. Fruteau, et M. Le Roux dans son rapport sur la compétitivité du transport aérien français, le Gouvernement veille à ce que des droits additionnels ne créent pas de difficultés supplémentaires aux compagnies aériennes françaises et aux aéroports français par rapport notamment aux compagnies du Golfe. Nous devons nous montrer très vigilants sur le respect du droit en la matière et être en mesure de redonner aux compagnies leurs marges de manœuvre.

Monsieur Martin-Lalande m'a interrogé sur un sujet qu'il connaît bien : le projet de liaison Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

M. Patrice Martin-Lalande. Via Le Blanc...

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.* C'est une interprétation assez osée des recommandations de la Cour des comptes, qui préconise de ne pas multiplier les arrêts sur les LGV...

M. Patrice Martin-Lalande. C'est une question de solidarité entre collègues...

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Le débat en tout cas est toujours animé.

Selon le rapport de la commission Mobilité 21, vous l'avez rappelé, la réalisation du projet, à compter de 2030, serait fonction de la saturation de l'actuelle LGV Paris-Lyon – l'évolution de la situation pouvant modifier cet horizon.

Les études en cours n'ont pas encore permis de choisir entre les deux tracés possibles – si j'ai cru comprendre où allait votre préférence, mais je reçois un grand nombre de courriers vantant les avantages de chacun des deux tracés, à coup d'arguments tous plus pertinents les uns que les autres, au point que le préfet d'Auvergne, désigné pour coordonner cette étape, n'a toujours pas arrêté sa réflexion. Le Gouvernement prendra sa décision dès qu'il aura reçu son rapport, d'autant que, comme vous l'avez rappelé, ce choix peut avoir des conséquences en termes de compensations ou de négociations pour adapter les CPER. Reste, vous avez raison, que le temps de la décision est venu, et le calendrier sera respecté.

Monsieur Saddier, les projets de décrets déjà transmis au Conseil d'État sont les suivants : décret relatif aux statuts et aux missions de la SNCF ; décret relatif aux statuts et aux missions de SNCF Réseau ; décret relatif aux statuts et aux missions de SNCF Mobilités ; décret portant diverses dispositions relatives à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire ; décret relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire ; décret relatif au comité central du groupe public ferroviaire et aux commissions consultatives ; décret relatif à la commission du statut particulier mentionné à l'article L. 2101-2 du code des transports.

Par ailleurs, le projet de décret faisant l'objet d'une consultation particulière auprès de l'Association des régions de France (ARF) porte sur l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs, qui définira notamment les modalités selon lesquelles les régions définiront les tarifs des services d'intérêt régional ainsi que la manière dont les libertés tarifaires reconnues à chacune des autorités organisatrices s'articuleront entre elles.

Les trois ÉPIC seront créés à l'issue de ces démarches. Des négociations importantes avec les représentants du personnel sont en cours.

L'État veille à avancer le plus rapidement possible la publication des textes réglementaires pour être en mesure de présenter un premier projet de contrat avec les opérateurs au cours du premier semestre 2015.

Je découvre devant vous le projet de construction d'un pont sur le Lac Léman : la France n'a jamais été dans la boucle... En tout cas, les services de mon ministère n'ont pas été sollicités par les autorités helvétiques.

Quant au projet de ligne concernant notamment Saint-Gervais, il n'est pas inscrit dans le mandat du CPER qui sera transmis au préfet : je reste à votre service et à celui des élus du territoire pour réfléchir à l'amélioration des modalités de transport dans la vallée de l'Arve.

M. Marc Goua. Monsieur le secrétaire d'État, au nom du président Gilles Carrez, nous vous remercions.

La réunion de la commission élargie s'achève à treize heures quinze.