

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 6 décembre 2007

(37<sup>e</sup> jour de séance de la session)



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTICE DE M. ADRIEN GOUTEYRON

1. **Procès-verbal** (p. 6154).
2. **Loi de finances pour 2008.** – Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6154).

Développement  
et régulation économiques (p. 6154)

MM. Éric Doligé, rapporteur spécial de la commission des finances ; Gérard Cornu, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Pierre Hérisson, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Georges Mouly, Bernard Dussaut, André Ferrand, Jean-Claude Danglot, Mme Bariza Khiari, MM. Michel Bécot, Michel Teston.

M. Hervé Novelli, secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur ; Luc Chatel, secrétaire d'État chargé de la consommation et du tourisme.

État B (p. 6168)

Adoption des crédits.

Article 42 (p. 6168)

Amendement n° II-25 de la commission. – MM. le rapporteur spécial, Hervé Novelli, secrétaire d'État ; Jean-Claude Danglot. – Adoption.

Article 43. – Adoption (p. 6169)

Article additionnel  
après l'article 43 (p. 6169)

Amendement n° II-63 de M. Michel Houel. – MM. Michel Houel, le rapporteur spécial, Hervé Novelli, secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Pilotage de l'économie française (p. 6169)

M. Marc Massion, rapporteur spécial de la commission des finances ; Mme Odette Terrade, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, MM. Jean-Claude Danglot, Aymeri de Montesquiou.

M. Hervé Novelli, secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur.

État B (p. 6174)

Adoption des crédits.

Rappel au règlement (p. 6174)

MM. Éric Doligé, le président.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 6175)

Écologie, développement  
et aménagement durables (p. 6175)

Budget annexe :  
Contrôle et exploitation aériens (p. 6175)

Compte spécial : Contrôle et sanction automatisés  
des infractions au code de la route (p. 6175)

MM. Alain Lambert, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances ; Gérard Miquel, rapporteur spécial de la commission des finances ; Yvon Collin, rapporteur spécial de la commission des finances ; Mme Fabienne Keller, rapporteur spécial de la commission des finances ; MM. Ambroise Dupont, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles ; Jean Bizet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Roland Courteau, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Georges Gruillot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Charles Revet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, Paul Raoult, Jacques Blanc, Michel Billout, Pierre Laffitte, Marcel Deneux, Jean-Marc Pastor, Francis Grignon, Mme Évelyne Didier, MM. Claude Biwer, Yves Krattinger, Charles Revet, Daniel Reiner, Roland Ries, Mme Nicole Bricq, M. Michel Teston.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 6215)

État B (p. 6215)

Amendement n° II-130 du Gouvernement. – Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie ; Alain Lambert, rapporteur spécial. – Adoption.

Amendement n° II-112 rectifié de M. Gérard Bailly. – MM. Roger Besse, Alain Lambert, rapporteur spécial ; Mme la secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° II-139 rectifié de M. Claude Biwer. – MM. Claude Biwer, Alain Lambert, rapporteur spécial ; Mme la secrétaire d'État. – Retrait.

Adoption des crédits modifiés.

État C (p. 6219)

Adoption des crédits.

État D (p. 6220)

Amendement n° II-33 rectifié de la commission. – M. Gérard Miquel, rapporteur spécial ; Mme la secrétaire d'État, M. Jean Arthuis, président de la commission des finances. – Adoption.

Adoption des crédits modifiés.

## Article 44 (p. 6221)

Amendements n<sup>os</sup> II-23 de la commission et II-92 de M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis. – MM. Alain Lambert, rapporteur spécial ; Charles Revet, rapporteur pour avis ; Mme la secrétaire d'État. – Retrait de l'amendement n<sup>o</sup> II-92 ; adoption de l'amendement n<sup>o</sup> II-23.

Amendement n<sup>o</sup> II-159 de M. Jean Bizet. – MM. Jean Bizet, Alain Lambert, rapporteur spécial ; Mme la secrétaire d'État. – Rectification de l'amendement.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels  
après l'article 44 (p. 6223)

Amendement n<sup>o</sup> II-159 rectifié de M. Jean Bizet. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n<sup>o</sup> II-24 rectifié de la commission et sous-amendement n<sup>o</sup> II-206 du Gouvernement. – Mmes Fabienne Keller, rapporteur spécial ; la secrétaire d'État, M. Alain Lambert, rapporteur spécial ; Mmes Nicole Bricq, Évelyne Didier, MM. Claude Biwer, le président de la commission. – Adoption de l'amendement n<sup>o</sup> II-24 rectifié insérant un article additionnel, le sous-amendement étant devenu sans objet.

Amendements n<sup>os</sup> II-160 de Mme Fabienne Keller et II-152 rectifié à II-155 rectifié de M. Dominique Braye. – Mme Fabienne Keller, MM. Dominique Braye, Alain Lambert, rapporteur spécial ; Mme la secrétaire d'État. – Retrait des cinq amendements.

M. le président de la commission, Mme la secrétaire d'État.

Amendement n<sup>o</sup> II-114 de Mme Fabienne Keller. – Mme Fabienne Keller, M. Alain Lambert, rapporteur spécial ; Mme la secrétaire d'État, MM. Dominique Braye, Alain Lambert. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

## Politique des territoires (p. 6229)

MM. Roger Besse, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jean-Paul Émorine, président de la commission des affaires économiques, en remplacement de MM. Jean-Paul Alduy et Dominique Mortemousque, rapporteurs pour avis ; Mme Yolande Boyer, M. Alain Fouché, Mme Évelyne Didier, MM. Nicolas Alfonsi, Claude Biwer, Mme Jacqueline Alquier, M. Benoît Huré.

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

## État B (p. 6242)

Amendement n<sup>o</sup> II-73 de M. Jean-Paul Alduy, rapporteur pour avis. – MM. le président de la commission des affaires économiques, le rapporteur spécial, Mme la secrétaire d'État. – Adoption.

Adoption des crédits modifiés.

**3. Dépôt d'une question orale avec débat** (p. 6242).

**4. Dépôt d'un projet de loi** (p. 6243).

**5. Dépôt d'une proposition de loi** (p. 6243).

**6. Texte soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution** (p. 6243).

**7. Dépôt d'un rapport** (p. 6243).

**8. Ordre du jour** (p. 6243).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTICE DE M. ADRIEN GOUTEYRON

vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.

*(La séance est ouverte à dix heures.)*

1

## PROCÈS-VERBAL

**M. le président.** Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

## LOI DE FINANCES POUR 2008

### Suite de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 2008, adopté par l'Assemblée nationale (nos 90 et 91).

### Développement et régulation économiques

**M. le président.** Le Sénat va examiner les crédits de la mission « Développement et régulation économiques » (et articles 42 et 43).

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Éric Doligé, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, avant d'évoquer les crédits eux-mêmes, je tiens à dire quelques mots des évolutions de périmètre les plus significatives ayant affecté cette mission.

Deux programmes ont disparu : le programme « Contrôle et prévention des risques technologiques et développement industriel », ex- »programme des DRIRE » – les directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement –, et le programme « Passifs financiers miniers », transféré vers la mission « Écologie, développement et aménagement durables ».

Ayant critiqué, par le passé, le format de ces programmes, et même la présence du programme « Passifs financiers miniers » dans cette mission, je devrais être satisfait.

Cependant j'observe que tous les changements opérés visent à s'aligner sur la nouvelle architecture ministérielle. La logique en est donc profondément administrative, loin de l'esprit d'objectifs et de performance de la loi organique relative aux lois de finances, la LOLF.

La lisibilité de l'ensemble a été affectée par tous ces changements, ce qu'illustre le format originel du programme « Développement des entreprises, des services et de l'activité touristique », toujours plus important et difficilement décriptable.

Initialement, le tourisme avait d'ailleurs été intégré dans ce programme, au seul motif qu'il relevait désormais du champ de compétences de Bercy. Heureusement, l'Assemblée nationale a érigé cette action en programme, ce qui améliore la cohérence de l'ensemble et renforcera le pouvoir d'arbitrage du Parlement.

Je conclurai sur ce thème en constatant le transfert de la direction générale des douanes et droits indirects vers la mission « Gestion des finances publiques et des ressources humaines », dépendant de M. Wœrth.

Bref, le nouveau paysage n'est pas beaucoup plus clair que le précédent.

J'en viens à présent à l'examen des crédits des différents programmes de la mission.

Le programme « Développement des entreprises et des services » regroupe dix actions, assez disparates, et dispose de 852,7 millions d'euros de crédits de paiement.

Le changement le plus notable, par rapport à 2007, est la disparition des 120 millions d'euros affectés à OSEO garantie – ex-OSEO Sofaris –, la filiale d'OSEO chargée de garantir des prêts consentis aux petites et moyennes entreprises. Cette débudgétisation a pour cause la fusion programmée d'OSEO et de l'Agence de l'innovation industrielle, l'AI.

Je profite donc de cette occasion pour souligner à quel point cette fusion, et surtout la méthode employée par le Gouvernement pour la réaliser, est regrettable. Les modalités financières, c'est-à-dire le versement du reliquat de la dotation de l'AI à OSEO, ont fait l'objet de l'article 30 *bis* de ce projet de loi de finances, inséré, je le rappelle, à la suite de l'adoption d'un amendement du Gouvernement à l'Assemblée nationale. Il s'agit d'un signe d'impréparation préoccupant pour une opération aussi structurante.

De plus, même s'il est vrai que le fonctionnement de l'AI subissait quelques entraves dues à la lourdeur des procédures européennes, j'espère que ce changement annoncé ne signifie pas la mort d'une grande ambition de notre pays en matière d'innovation. Je me permets de préciser que j'ai beaucoup de plaisir à travailler avec M. Beffa, qui a une vision du monde de l'économie particulièrement intéressante.

Par ailleurs, je ferai une observation à propos du fonds d'intervention pour la sauvegarde, la transmission et la restructuration des activités commerciales et artisanales, le FISAC.

Si les autorisations d'engagement qui lui sont affectées sont maintenues à 80 millions d'euros, les crédits de paiement passent à 60 millions d'euros, la différence devant être comblée grâce aux profits financiers du régime social des indépendants. Une telle méthode me paraît discutable, en termes de sincérité budgétaire et parce qu'il ne faudrait pas qu'il s'agisse de vouloir « assécher » le FISAC sans le dire.

Enfin, je serai attentif à la mise en œuvre du plan de modernisation et de développement en faveur des hôtels, cafés et restaurants, le « plan HCR », qui a été conclu le 17 mai 2006 entre le Gouvernement et les professionnels du secteur et qui trouve sa traduction à l'article 63 du dernier collectif budgétaire. Il faudra s'assurer que ce plan, dont le coût fiscal est important pour l'État, montre son efficacité, en particulier en termes d'emploi. À ce jour, je relève que des accords relatifs à la durée du temps de travail et à la revalorisation des salaires ont été conclus dans cette branche en 2007. Il s'agit là d'avancées sociales notables, susceptibles de rendre plus attractif un secteur pouvant constituer un assez fort gisement d'emplois.

Comme je l'ai indiqué auparavant, la direction générale des douanes et droits indirects ne relève plus du programme « Régulation économique » ; sa présence dans le champ de ce dernier ne paraissait pourtant pas absurde. Ce programme s'est ainsi « allégé » de plus des deux tiers des crédits inscrits en loi de finances de 2007, et ne bénéficie plus que de 313,8 millions d'euros de crédits de paiement à l'issue de l'examen du projet de budget par l'Assemblée nationale.

Il s'agit, pour l'essentiel, à hauteur de 82 %, de crédits de personnel : ceux, très prépondérants, qui sont consacrés aux agents de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF, et ceux qui sont alloués aux autorités de régulation relevant de ce programme, à savoir le Conseil de la concurrence, la Commission de régulation de l'énergie, la CRE, et l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, l'ARCEP.

Les autres crédits demandés correspondent aux dépenses de fonctionnement de ces entités, ainsi qu'aux subventions à l'Institut national de la consommation, seul opérateur du programme, auquel sont alloués 3,8 millions d'euros, aux associations nationales de consommateurs, qui bénéficient de 7,4 millions d'euros, et au Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie, le CREDOC.

Pour 2008, l'enjeu principal concernant ce programme sera la renégociation du contrat d'objectifs et de moyens de la DGCCRF et l'évolution de la masse salariale de cette direction générale, notamment à l'aune de l'objectif de non-remplacement d'un fonctionnaire partant à la retraite sur deux.

Enfin, le programme « Tourisme », créé par l'Assemblée nationale, dispose de 92,4 millions d'euros de crédits de paiement.

Sur ce sujet, je me contenterai de faire miennes des préoccupations déjà exprimées par certains de mes collègues députés et relatives au montant des dettes pour le tourisme social, qui, selon les estimations que nous avait données M. Wœrth lors de l'examen du projet de loi de règlement du budget de 2006, s'établissait à 10 millions d'euros au 31 janvier 2007, ainsi qu'à la nécessité d'introduire rapidement la possibilité, pour le personnel des entreprises de moins de cinquante salariés, de bénéficier des chèques-vacances sans condition de revenus, dans les mêmes conditions que le personnel des grandes entreprises.

Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, sous le bénéfice de l'ensemble de ces observations, je vous recommande l'adoption des crédits de la mission « Développement et régulation économiques ».

Il en va de même pour l'article 42, qui définit le taux maximal d'augmentation de la taxe pour frais de chambre de commerce et d'industrie, concernant les chambres de commerce et d'industrie ayant opté pour la mise en œuvre d'un schéma directeur régional. Je me bornerai à présenter un amendement de précision à cet article, que je détaillerai plus tard.

Enfin, je proposerai l'adoption conforme de l'article 43, qui prévoit des augmentations des taxes affectées à certains centres techniques industriels de la mécanique. Je rappellerai simplement que ces centres avaient un financement mixte, comportant des subventions et des taxes affectées, jusqu'en 2007. Ce type de financement disparaissant en 2008, les augmentations de taxes proposées correspondent à la compensation de la disparition de la subvention de l'État, soit 6,5 millions d'euros. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Cornu, rapporteur pour avis.

**M. Gérard Cornu, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, nous examinons ce matin les crédits d'une mission qui s'intitule encore « Développement et régulation économiques », mais qui n'a plus grand-chose à voir avec la mission du même nom dont nous avons étudié les crédits l'an dernier.

Dotée pour 2008 de 1,3 milliard d'euros en autorisations d'engagement et de presque autant en crédits de paiement, la mission « Développement et régulation économiques » représentait l'an dernier près de 3,95 milliards d'euros : les crédits de la mission ont donc été réduits des deux tiers, en raison d'une révision profonde de son périmètre.

Seuls deux programmes subsistent, et leur périmètre a de surcroît été bouleversé.

Il s'agit, tout d'abord, du programme « Développement des entreprises », qui, enrichi des crédits du tourisme, a en revanche été amputé de l'action « Énergie et matières premières », ainsi que des crédits des administrations du commerce extérieur.

Il s'agit, ensuite, du programme « Régulation économique ». Amputé de la direction générale des douanes et droits indirects, ce programme perd 83 % de ses crédits !

Puisqu'il est difficile de comparer les budgets accordés à cette mission en 2007 et en 2008, je me propose d'aborder ici la problématique du pouvoir d'achat, qui est finalement au cœur de notre sujet. (*M. Gérard Longuet approuve.*)

Thème de préoccupation majeur pour les Français, le pouvoir d'achat n'est pourtant pas en recul : il s'est même accru, en rythme annuel, de près de 2 % depuis 2002.

Or les ménages le jugent menacé. Cette impression peut s'expliquer par plusieurs facteurs.

Tout d'abord, le passage à l'euro, il y a cinq ans, a provoqué une certaine défiance envers les prix. C'est incontestable.

Ensuite, l'évolution démographique a joué un rôle : si le pouvoir d'achat a progressé pour l'ensemble des ménages, le pouvoir d'achat par ménage a connu une quasi-stagnation, car la décohabitation accroît le nombre de ménages.

On peut aussi évoquer une forme de « myopie » naturelle des consommateurs, qui les rend plus sensibles aux hausses de prix des produits quotidiens, tels que la baguette, le carburant, etc., qu'aux baisses de prix des produits de haute technologie.

Enfin, l'apparition de nouveaux standards de qualité ou de nouvelles offres de biens et services augmente le « vouloir d'achat », ce qui peut nourrir un sentiment de frustration.

Malgré ces explications, il faut aussi admettre les limites de l'indice des prix à la consommation produit par l'Institut national de la statistique et des études économiques, l'INSEE.

Ainsi, les dépenses de logement ne sont prises en compte que sous l'angle des loyers et des charges ; le coût croissant de l'accession à la propriété est donc négligé.

Surtout, les ménages les plus modestes se trouvent plus exposés. Par exemple, la flambée des prix de l'énergie alourdit les factures de chauffage et renchérit le coût des trajets entre le domicile et le travail.

Il faut en outre reconnaître que des menaces pèsent sur le pouvoir d'achat : la hausse des prix des matières premières, énergétiques et agricoles, mais aussi le caractère incompressible des dépenses contraintes, telles que le logement, les transports, les assurances obligatoires, les conventions bancaires, les abonnements aux services de télécommunications, qui représentent globalement 40 % des dépenses totales des Français.

Alors, comment améliorer ce pouvoir d'achat contraint ? La dynamique du pouvoir d'achat est à la fois celle de la croissance, qui induit celle des revenus, et celle de la concurrence, qui pèse sur les prix. C'est sur ces deux tableaux que vous avez entrepris d'agir, messieurs les secrétaires d'État.

En matière de soutien aux revenus, le Gouvernement a commencé cet été par la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat pour encourager le recours aux heures supplémentaires, dispositif en vigueur depuis octobre.

Du côté des prix, le projet de loi pour le développement de la concurrence au service des consommateurs, qui nous sera soumis dans une semaine, tend à modifier le calcul du seuil de revente à perte. La concurrence par les prix entre opérateurs devrait ainsi s'effectuer sur une base plus réaliste, incluant les marges arrière. Je m'en félicite.

Je veux toutefois insister sur le risque de fragilisation des très petites entreprises, notamment dans le milieu rural, et sur la nécessité d'un soutien public à ces entreprises. Les propos de notre rapporteur spécial Éric Doligé allaient d'ailleurs tout à fait dans ce sens.

Je m'inquiète de l'évolution budgétaire du FISAC : c'est un outil précieux que nous connaissons bien. Or, le Gouvernement propose de baisser de 25 % les crédits de paiement du FISAC, qui seraient ainsi ramenés de 80 millions à 60 millions d'euros en 2008. Les crédits du FISAC ne sont peut-être que partiellement consommés, mais cet état de fait devrait plutôt constituer une incitation à moderniser le fonds et à en simplifier l'accès, par des procédures allégées, qu'à en diminuer la dotation budgétaire. Ce point me paraît essentiel pour l'équilibre du paysage économique français et pour un très bon aménagement du territoire.

Je conclurai en vous proposant de donner, bien sûr, un avis favorable à l'adoption des crédits de cette mission et des articles 42 et 43 qui y sont rattachés, conformé-

ment au vote de la commission des affaires économiques. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Hérisson, rapporteur pour avis.

**M. Pierre Hérisson, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, après cette présentation globale des crédits de la mission, je souhaiterais, pour ma part, m'attarder sur une action financée par cette mission : le développement des télécommunications, des postes et de la société de l'information.

Je me focaliserai sur La Poste, qui se trouve face à d'importantes échéances. Si le transport de presse constitue la part la plus importante du budget que l'État consacre à La Poste, avec 160 millions d'euros, l'action de l'État en matière postale dépasse largement cette ligne budgétaire.

Je voudrais commencer par dresser un bilan du partenariat entre l'État et La Poste.

Le contrat de performances et de convergences, signé en janvier 2004, m'apparaît rempli pour l'essentiel.

La Poste a entrepris de rénover son outil de travail. Elle a lancé en 2005 un plan de modernisation industrielle à l'horizon 2010, intitulé Cap qualité courrier, doté de 3,4 milliards d'euros, ce qui a permis une amélioration de la qualité de service. Pour autant, avec 81 % des lettres distribuées le lendemain de leur dépôt, l'objectif du contrat de plan, qui est de 85 %, n'est pas encore atteint.

La présence postale a été réinventée : s'appuyant toujours sur 17 000 points de contact, le réseau s'adapte à la France d'aujourd'hui grâce à 5 000 partenariats. Les élus accompagnent donc ce mouvement, même si certains s'inquiètent de la transformation des directions départementales de La Poste en directions régionales.

Surtout, la contribution de La Poste à l'aménagement du territoire a été reconnue par la loi adoptée en 2005, dont j'ai eu l'honneur d'être le rapporteur. Un fonds postal national de péréquation territoriale a été créé, et sa répartition a fait l'objet d'une convention, signée le 19 novembre dernier, entre La Poste, l'État et l'Association des maires de France.

Il reste que le coût de l'aménagement du territoire ne sera pas couvert par les 140 millions d'euros d'allègement de fiscalité locale dont bénéficie La Poste aujourd'hui. Ce sont encore 240 millions d'euros qui pèsent annuellement sur les comptes de La Poste.

La question des retraites a été réglée pour La Poste en décembre 2006 et, je le rappelle, la solution validée au plan communautaire. Ainsi, La Poste se trouvera placée à partir de 2010 en situation d'équité concurrentielle. Mais, parallèlement, la charge des retraites de La Poste va s'accroître très sensiblement pour le budget de l'État. Messieurs les secrétaires d'État, pouvez-vous nous dire où en est le projet d'adossement d'une partie du financement de ces pensions sur les régimes de retraites de droit commun ?

Les services financiers ont été transformés en banque postale au 1<sup>er</sup> janvier 2006 : ce succès doit être confirmé même si, depuis 2002, La Poste a amélioré sa rentabilité, qui est passée de 0,6 % à 4,7 % en 2006. Elle réalise désormais 70 % de son chiffre d'affaires dans le secteur concurrentiel.

Or, La Poste doit encore affronter plusieurs défis. Le contrat 2008-2012 que le Gouvernement élabore avec elle doit lui permettre de les relever.

Il s'agit, d'abord, de la concurrence totale sur le marché du courrier. Elle devrait donc intervenir au 1<sup>er</sup> janvier 2011, ce qui donne à La Poste l'opportunité de bénéficier de deux années supplémentaires pour se préparer, en achevant la modernisation de son outil industriel, en développant des services associés au courrier et en améliorant l'accueil du client. Vous comprendrez la satisfaction des sénateurs, qui avaient formulé le vœu que la situation actuelle soit prolongée jusqu'en 2011 et que l'ouverture à la concurrence totale soit reportée.

C'est aussi pour la France une chance de conforter le service public postal avant d'envisager la fin de son financement par le secteur réservé. Sur ce point, je me félicite que la résolution européenne adoptée par le Sénat en février 2007 ait porté ses fruits. J'insiste sur ce point, nous n'avons certes pas été les seuls à intervenir en ce domaine, mais nous avons, à ce moment-là, accompli notre travail.

Les missions de service public complémentaires au service universel, comme l'aménagement du territoire, sont prises en compte. Le périmètre du service universel est assuré, et la possibilité d'une sixième levée par semaine incluse dans le service universel est même prévue dans le texte, alors que la plupart des pays européens n'assurent une distribution que cinq jours sur sept.

Ensuite, La Poste doit à l'avenir relever le défi important de dynamiser la Banque Postale. Si son activité est en croissance, de 6,3 % en 2006, elle aurait tout de même perdu des parts de marché sur la plupart de ses produits. À ces résultats mitigés, il faut ajouter la menace d'une distribution banalisée du livret A, décidée en mai dernier par la Commission européenne avec effet le 10 février prochain.

Si la banalisation du livret A – auquel La Banque postale doit aujourd'hui 13 % de son produit net bancaire – devait intervenir malgré le recours que le Gouvernement a intenté, elle ne pourrait pas s'envisager sans une gamme bancaire complète : le droit commun doit jouer dans les deux sens. Un certain nombre de dispositions doivent être prises d'urgence, notamment en matière de crédit à la consommation. Une décision de principe a été prise, mais les délais fixés me paraissent trop importants. Il est temps de passer à la banalisation de l'ensemble du système et à l'ouverture au droit commun, afin que la Banque Postale soit une banque comme les autres.

Mme Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi, a déjà décidé le 19 novembre dernier d'autoriser la Banque Postale à distribuer du crédit à la consommation,...

**M. Hervé Novelli**, secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur. Tout à fait !

**M. Pierre Hérisson**. ... ce qui est un levier de rajeunissement de sa clientèle et un gisement de rentabilité.

Mais n'enterrons pas trop vite le livret A ! Un certain nombre de précautions doivent être prises rapidement. Je le rappelle, ce livret concourt au financement du logement social et à l'accessibilité aux services bancaires. Les deux sont largement portés par la Banque postale.

Enfin, La Poste doit encore affronter une dernière incertitude relative à la garantie de couverture par l'État de ses obligations financières. Cette garantie publique permet à La Poste, personne morale de droit public, de se financer de manière avantageuse, même pour ses activités en concurrence, ce que Bruxelles dénonce comme un avantage déloyal à la veille de l'ouverture totale des marchés postaux. Le précédent d'EDF en 2003 doit nous inciter à la prudence.

Monsieur le ministre, le contrat 2008-2012 est en mesure d'offrir à La Poste française un avenir en Europe, tout en confortant le service public postal auquel nous sommes tous tellement attachés. Nous comptons donc sur votre vigilance. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF)*

**M. le président**. Mes chers collègues, je vous rappelle que le temps de parole attribué à chaque groupe pour chaque discussion comprend le temps d'intervention générale et celui de l'explication de vote.

En outre, en application des décisions de la conférence des présidents, aucune intervention des orateurs des groupes ne doit dépasser dix minutes.

Enfin, le Gouvernement dispose au total de vingt-cinq minutes pour intervenir.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Georges Mouly.

**M. Georges Mouly**. « Celui qui ose, s'il échoue, doit pouvoir rebondir. Le Gouvernement propose donc un réel statut de l'entrepreneur individuel intégré à la loi. Il s'agit de reconnaître l'évidence : l'artisan est un entrepreneur avec tous les courages que cela nécessite. Il faut donc minimiser les risques de l'audace et pérenniser cette performance. »

Ces propos, monsieur le secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur, que vous avez tenus lors des Assises régionales de l'artisanat, ont été repris, voilà quelques semaines, par le président de la chambre des métiers et de l'artisanat de mon département, qui a conclu ainsi son intervention : « Acceptons-en l'augure ! »

C'est le premier souhait que je formule en faveur de celles et ceux qui préservent l'ancrage national et participent au maillage territorial.

L'entreprise individuelle reste, avec 63 % du total d'immatriculations, la forme d'exploitation la plus retenue lors du démarrage d'activité. À l'évidence, la mise en forme d'un statut de l'entrepreneur individuel à la hauteur de l'effort humain et économique qu'il représente dans la richesse nationale est une nécessité.

J'évoquerai maintenant la question de l'apprentissage. Les contrats d'apprentissage connaissent dans mon département une progression très significative. Mais on constate une nette différence entre le jeune entré directement en apprentissage et celui qui y accède après être passé par une classe préparatoire à l'apprentissage. Il y a eu rupture de contrat pour 10 à 15 % des jeunes en cours de formation dans le premier cas contre 5 % environ dans le second cas. L'écart entre les deux chiffres est significatif.

Je voudrais prendre l'exemple d'un centre de formation d'apprentis de mon département dont la classe de pré-apprentissage, qui compte 63 élèves, favorise la découverte des multiples métiers et permet de déterminer et de conforter l'orientation future. C'est un véritable vivier pour l'apprenti. Cet établissement porte un projet qui sera placé sous le double signe de l'innovation et de la flexibilité des parcours de formation professionnelle. Ce projet vise à faire du CFA concerné un établissement de référence sur le plan académique. Puisque toutes les instances concernées, nationales et régionales, doivent être contactées, j'espère que ce projet recevra, s'il doit passer par votre ministère, monsieur le secrétaire d'État, ce qui me semble être le cas, un écho favorable. Je tiens à souligner l'importance de ce projet.

Je rappellerai que la réforme des heures supplémentaires, qui est, de mon point de vue, la bienvenue, a entraîné une extrême complexité du calcul et de l'élaboration de la fiche

de paie, toutes choses confiées souvent, en conséquence, à des prestataires extérieurs. Cette situation est d'autant plus navrante que de nombreuses entreprises artisanales étaient déjà pénalisées par le paiement des heures supplémentaires au taux de majoration de 10 %. Nous sommes en plein paradoxe, monsieur le secrétaire d'État, et la situation est particulièrement difficile pour le secteur de la coiffure, s'il fallait citer un corps de métier. Je souhaite que puissent être apportés tous les ajustements possibles pour aboutir à une simplification et à une sécurisation du dispositif. N'est-ce pas aussi votre ambition, monsieur le secrétaire d'État ?

Une autre réflexion concerne les aides apportées aux créateurs d'entreprise dans les zones de revitalisation rurale. Des modifications qui rendraient la réglementation plus contraignante sont envisagées. Cela, conjugué aux taux d'aides pratiqués sur les aides à finalité régionale, risque fort de pénaliser les installations en zone rurale, ce qui est difficile à admettre, vous en conviendrez, monsieur le secrétaire d'État.

Par ailleurs, le soutien de l'État aux corps intermédiaires de l'artisanat est jugé insuffisant, notamment dans le cadre du programme « Développement des entreprises, des services et de l'activité touristique ».

Sont aussi insuffisants les crédits dévolus à l'artisanat dans le cadre des aides aux groupements et des aides de l'État en direction des organisations professionnelles.

On me dira que nous pointons toujours les insuffisances. C'est vrai, mais permettez-moi d'insister sur ce point. Nous assistons à un accroissement des missions dévolues aux organismes et aux professions concernés, notamment en matière d'insertion des publics en difficulté, de création ou de reprise d'entreprise, et de sécurité sanitaire.

Enfin, je voudrais aborder la question, qui n'est certes pas nouvelle et que j'ai déjà abordée ici, du respect des droits et devoirs en matière de pluri-activité agricole.

Point n'est besoin d'épiloguer, mais l'artisan est, vous le savez, monsieur le secrétaire d'État, très sensible à tout risque de concurrence anormale. Je pense aux premières réactions de l'artisanat lors de la mise en place des services à la personne, du moins certains d'entre eux. On peut le comprendre.

Telles sont les observations, monsieur le secrétaire d'État, que je tenais à faire, bien que je n'aie pas épuisé le sujet de l'artisanat et de la petite entreprise tant il est riche.

Monsieur le secrétaire d'État, sensible à la façon dont vous prenez les choses en main, je vous accorde toute ma confiance ainsi que mon total soutien, et j'approuve les crédits de votre ministère. *(Applaudissements sur certaines travées du RDSE, ainsi que sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.)*

**M. le président.** La parole est à M. Bernard Dussaut.

**M. Bernard Dussaut.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, le périmètre de la mission « Développement et régulation économiques » a été cette année à ce point modifié qu'aucun des rapporteurs n'a omis de souligner la difficulté, voire l'impossibilité, de comparer les performances et les objectifs avec l'exercice précédent. Cette modification n'est pas l'expression d'un souci de réajustement ou de clarification, mais elle est une réponse à une logique administrative liée à l'évolution des compétences des ministères. C'est plus que regrettable ; d'autres axes auraient pu être choisis pour remédier au manque de cohérence de cette mission.

Il semble que même le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ait déclaré forfait en n'exposant que très partiellement les crédits de la mission au cours de la réunion de la commission, comme lors de la présentation de son rapport aujourd'hui. Il a préféré saisir l'occasion pour traiter de la question du pouvoir d'achat, prenant ainsi un peu d'avance sur la discussion que nous aurons dans quelques jours lors de l'examen du projet de loi de M. Luc Chatel et des nouvelles propositions du Gouvernement. *(Sourires.)*

En ce qui concerne l'action 2 du programme 134, vous défendez, monsieur le secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur, la volonté du Gouvernement « d'insuffler une nouvelle dynamique aux petites et moyennes entreprises ». Les moyens mis à disposition pour une nouvelle dynamique ne figurent assurément pas dans les dotations budgétaires qui nous sont présentées aujourd'hui.

Si l'on tient compte de la suppression de la subvention Oseo-Sofaris et de la subvention pour prêts et garanties, les crédits proposés stagnent par rapport aux dotations de l'an passé.

En revanche, vous avez fait le choix de multiplier les dépenses fiscales. Pour 2008, le montant de ces dépenses à prendre en considération s'élèvera à plus de 12,5 milliards d'euros, soit treize fois plus que les demandes d'autorisations d'engagement du programme 134 pour 2008.

Pourtant, non seulement ce type de dispositif prive l'État de recettes budgétaires importantes, mais son efficacité économique n'est pas démontrée. L'État, dans ce cas de figure, se place dans une perspective globale non pas de développement de projets qu'il financerait, mais de cadeaux au coup par coup, qui seront totalement insuffisants pour renforcer notre tissu de PME.

Enfin, aucune évaluation de la pertinence de ce choix n'a été effectuée, comme l'a largement dénoncé la Cour des comptes dans son dernier rapport annuel sur les aides nationales destinées à favoriser la création, le développement et la transmission des petites et moyennes entreprises, dans lequel elle s'inquiète des « risques de dérive de l'outil fiscal ».

Ainsi le levier essentiel de la politique en faveur des petites et moyennes entreprises utilisé par le Gouvernement est un outil critiqué, critiquable et non évalué.

On sait que, pour des raisons démographiques, nous allons assister à un grand mouvement de cessation d'activité des chefs d'entreprises artisanales et commerciales : 40 % des entrepreneurs vont cesser leur activité d'ici à trois ans, 55 % dans les dix ans.

Ce mouvement est déjà amorcé. Il semble incontournable de mettre l'accent sur la transmission de ces entreprises. Or vous prévoyez pour 2008 une dotation de 31 millions d'euros seulement pour couvrir la prime à la transmission et le financement du tutorat mis en place par la loi Dutreil. Cette somme sera tout à fait insuffisante pour que ces dispositifs aient une réelle incidence sur la viabilité et la pérennité des entreprises dans le cadre d'une transmission-reprise et pour qu'il y ait une incitation à la transmission plutôt qu'à la cessation.

Ce sujet suscite une inquiétude chez vous, monsieur le secrétaire d'État, puisque vous allez sans doute nous annoncer un texte qui pourrait être examiné au cours du premier semestre 2008. Il faut donc faire quelque chose dans ce sens.



Les crédits de l'action 2 sont, pour l'essentiel, constitués de la dotation au fonds d'intervention pour la sauvegarde de l'artisanat et du commerce, le FISAC. Ces crédits représentent près de 60 % de l'action en autorisations d'engagement comme en crédits de paiement. Toutefois, là encore, on s'interroge, et même on s'inquiète.

On nous annonce une différence de 20 millions d'euros entre les autorisations d'engagement, qui s'élèvent à 80 millions d'euros, et les crédits de paiement, qui s'établissent à 60 millions d'euros, différence qui devrait être financée par une partie des excédents du régime social des indépendants, le RSI !

Pouvez-vous nous rassurer, monsieur le secrétaire d'État, sur la pérennité de l'engagement financier de l'État dans le financement du FISAC, dispositif qui ne peut que monter en puissance si on le lui permet ?

La clarification de ses missions et la rationalisation de sa gestion doivent être engagées. Chaque année, le constat est le même. Chaque année, parlementaires, rapporteurs, ministres semblent s'accorder sur cette nécessité et, pourtant, le dysfonctionnement perdure. Les crédits ne sont pas attribués dans leur totalité, alors que les demandeurs, bien que découragés par la complexité des démarches, sont nombreux dans nos départements.

Pourtant, il y a urgence dans un contexte de déréglementation qui ne manquera pas de déstabiliser un peu plus l'équilibre entre la grande distribution et les commerces de proximité et où les aides accordées au commerce indépendant seront probablement encore plus sollicitées.

Et que dire enfin de la taxe d'aide au commerce et à l'artisanat, la TACA, qui continue de pénaliser les commerces non alimentaires, dont seulement un dixième des recettes fiscales permet d'abonder le FISAC, la ventilation des sommes restantes demeurant totalement mystérieuse : 600 millions d'euros collectés pour la TACA !

En ce qui concerne le programme 199 « Régulation économique », j'insisterai vivement sur les inquiétudes que suscite le manque criant de moyens de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF avec, cette année, des baisses très significatives sur les missions en direction de la protection des consommateurs.

La DGCCRF a besoin de crédits d'investissements et de recrutement. Actuellement, ce sont seulement 3 812 agents répartis sur l'ensemble du territoire qui conduisent des enquêtes sur les nouveaux modes de consommation avec des moyens quasi inexistantes. Le champ des enquêtes dépasse désormais le domaine alimentaire pour porter notamment sur la téléphonie et l'électroménager. Or les laboratoires ne sont pas équipés pour traiter ces missions qui ont évolué.

Les crédits de la mission « Développement et régulation économiques » étant peu lisibles et traduisant un manque d'ambition, nous ne les voterons pas. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. André Ferrand.

**M. André Ferrand.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, en ce qui concerne la mission « Développement et régulation économiques », je concentrerai mes propos sur la situation du commerce extérieur et je m'adresserai donc en priorité à vous, monsieur le secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur.

Je voudrais, tout d'abord, vous féliciter de la manière volontariste avec laquelle vous avez dès le début engagé votre action. Cela a été noté et apprécié par les différents acteurs, qui remarquent avec satisfaction que, si vous êtes le secrétaire d'État du commerce extérieur, vous êtes aussi celui des entreprises et de l'industrie. Cela est très important. On ne le répétera jamais assez, si l'organisation de notre dispositif d'appui au commerce extérieur a une influence sur les résultats, aujourd'hui très préoccupants, de nos performances à l'international, elle n'est ni la cause principale de cette regrettable situation ni un éventuel remède absolu.

Les vrais problèmes, vous les connaissez, monsieur le secrétaire d'État.

Ils résident, tout d'abord, dans la structure de notre industrie, qui ne profite pas de la forte demande en biens d'équipements, en machines-outils et en matériel spécialisé des pays émergents, lesquels tirent la croissance internationale.

Ils résident, en outre, dans notre présence relativement faible dans les zones à fort développement économique.

Ils résident, enfin, dans les PME qui peinent à atteindre la taille et l'organisation sectorielle leur permettant d'aller sur les marchés étrangers, à l'image, en particulier, de leurs concurrentes européennes, allemandes – on le répète à satiété ! – mais aussi italiennes.

Ainsi la nouvelle constitution de votre portefeuille vous permet de ne plus être seulement le secrétaire d'État chargé du dispositif d'appui au commerce extérieur, mais d'exercer une action sur ces facteurs, qui, on le sait, ne produira pas d'effets miraculeux dans l'immédiat, mais qui, engageant une inflexion positive, portera inévitablement, nous l'espérons, des fruits à court terme.

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de nous dire ce que vous inspirent ces réflexions et quelles initiatives vous comptez prendre dans ce domaine.

Quant aux différentes mesures destinées, d'une part, à améliorer la compétitivité de nos entreprises et, plus précisément, nos performances à l'international, elles sont connues et souvent citées. Qu'il s'agisse des mesures prévues dans votre pacte Force 5 ou de celles qui consistent à multiplier par deux le nombre des volontaires internationaux en entreprises pour le porter à 10 000, nous ne pouvons que vous en féliciter et les soutenir, monsieur le secrétaire d'État.

Cette dernière ambition en particulier est non seulement potentiellement riche en valeur ajoutée à court terme et à plus long terme, mais elle est également mobilisatrice pour les acteurs du réseau, en particulier UBIFRANCE, et les conseillers du commerce extérieur de la France, qui devront convaincre les entreprises, notamment les PME, d'accueillir tous ces jeunes et de tirer profit de leur renfort.

Je m'autoriserai maintenant quelques vœux, voire des recommandations ou même de simples observations.

Le fonds de labellisation d'UBIFRANCE doit continuer d'être abondé. Il joue et devra jouer un rôle de plus en plus important.

Le groupe des BRIC – le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine –, c'est bien, mais il ne faut ni décourager ni oublier personne. Je pense en particulier au Mexique *versus* le Brésil.

Nous avons amélioré notre présence dans les foires et les salons. Il faut aller encore plus loin.

Il faut pouvoir, il est vrai, évaluer les résultats des missions économiques, mais les indicateurs d'UBIFRANCE ont quelquefois, on vous l'a dit, des effets indésirables.

Plus que jamais, enfin, il faut augmenter la dimension « PME » et « internationale » de nos pôles de compétitivité.

En ce qui concerne l'organisation du réseau et l'articulation entre les marchés étrangers et le tissu des entreprises en France, j'ai compris, monsieur le secrétaire d'État, que, outre la COFACE, vous comptez asseoir notre dispositif en France sur les chambres de commerce et d'industrie, avec le relais des directions régionales du commerce extérieur, les DRCE, articulées sur UBIFRANCE et, à l'étranger, sur les missions économiques pilotées par UBIFRANCE.

La cohérence du projet me convient, mais je regrette qu'il ne donne pas, du moins d'après ce que j'en sais, aux chambres de commerce françaises à l'étranger la place qui doit leur revenir.

Toutes, bien sûr, n'ont pas le même potentiel et ne peuvent pas offrir les mêmes services. Certaines, vous le savez, sont très performantes. Outre l'animation traditionnelle de la communauté d'affaires française, elles offrent une gamme plus ou moins étendue de prestations aux entreprises. Je citerai pour exemple la chambre de Casablanca, qui, en plus d'un enseignement professionnel qu'elle dispense, réalise en ce moment le projet d'un lycée français.

D'autres sont beaucoup plus modestes, mais la plupart, en fonction de leurs environnements respectifs, constituent un réel potentiel de valeur ajoutée pour notre présence économique dans le monde.

Au moment où, nous le savons, l'État ne peut plus tout faire, y compris à l'étranger, il serait dommage que ce bel exemple de partenariat entre le public et le privé, peu coûteux en argent public – les chambres à l'étranger doivent s'autofinancer en grande partie – ne soit pas encouragé.

Il faut, monsieur le secrétaire d'État, donner toute leur place aux chambres de commerce françaises à l'étranger dans le dispositif, en complémentarité et en synergie.

Pour cela, elles devraient être associées à la réflexion concernant la réorganisation du réseau, afin que soient définis entre les différents acteurs les rôles de chacun et que soit promu, à Paris comme sur le terrain, un esprit de partenariat que j'appelle de mes vœux, car il est conforme à l'intérêt de notre présence économique à l'étranger.

Messieurs les secrétaires d'État, après vous avoir confirmé que, avec les membres du groupe de l'UMP, je voterai les crédits de la mission « Développement et régulation économiques », j'aimerais terminer sur une note optimiste.

Les performances remarquables de nos grands groupes à l'étranger et la manière dont ils ont su s'adapter à la mondialisation et en tirer partie sont riches d'espoir quant aux ressources et aux capacités de notre pays à réussir dans la compétition internationale.

Il s'agit là, et c'est un autre défi, de faire en sorte que ces succès profitent largement à nos compatriotes, à leur emploi et à leur pouvoir d'achat. Je vous remercie. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Danglot.

**M. Jean-Claude Danglot.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, lors de la préparation du projet de loi de finances pour 2007, le gouvernement, qui était optimiste, avait prévu un taux de croissance de 2 % à 2,5 %,

Or, selon l'INSEE, ce taux s'établirait en réalité autour de 1,8 %. Cette croissance dont vous nous parlez depuis des années est un peu votre arlésienne. Elle est le centre de l'intrigue de la politique de la majorité, mais elle n'apparaît jamais dans les faits.

En outre, la croissance n'a de sens que si la valeur créée est équitablement redistribuée, notamment à travers l'augmentation des salaires. Ainsi, la consommation dynamique des ménages demeure le moteur de la croissance française.

Il serait donc temps que le Gouvernement se préoccupe de garantir le pouvoir d'achat de l'ensemble de nos concitoyens.

Il est assez édifiant de constater que, à l'heure où le consommateur est présenté comme le centre d'intérêt de l'action du Gouvernement et comme le sujet préféré des discours sans lendemain du Président de la République (*M. Hervé Novelli, secrétaire d'État, s'exclame*), le budget prévoit une diminution des crédits de paiement de l'action 02 « Protection économique du consommateur », dont la finalité est de fixer et de faire respecter les règles relatives à l'information des consommateurs et à la loyauté des pratiques commerciales.

Ainsi, en 2008, les crédits du programme 199 « Régulation économique » sont en baisse de 7,7 millions d'euros, ce qui affecte principalement l'action 02 « Protection économique du consommateur » et l'action 05 « Sécurité du consommateur », qui diminuent respectivement de 4,9 millions d'euros et de 5,7 millions d'euros.

Une telle contradiction entre les annonces du Gouvernement et les moyens affectés constitue une véritable provocation, alors que nos concitoyens attendent des mesures fortes sur le sujet.

De plus, l'idée selon laquelle l'augmentation du pouvoir d'achat se limiterait à une baisse des prix est une grave erreur. En se limitant à cette analyse, votre projet de loi pour le développement de la concurrence au service des consommateurs, en sus d'être inutile, aura des effets pervers sur nos producteurs et nos entreprises.

La concentration des centrales d'achat et le poids de la grande distribution imposent des prix de moins en moins rémunérateurs aux producteurs. Les grands groupes ont recours à des importations préventives pour faire chuter les prix sans que cela profite au consommateur. En bref, la baisse des prix aura pour conséquence de réduire encore le coût du travail.

En outre, les politiques que vous mettez en œuvre poussent au contraire à la hausse des prix de biens ou de services essentiels à la vie de tous les jours. Les franchises médicales, la privatisation de GDF, entreprise publique qui assurait une stabilité des prix au travers de ses contrats long terme négociés, et une péréquation tarifaire sont les dernières atteintes portées à l'intérêt général.

Pour en finir sur ce thème, je voudrais évoquer les pouvoirs et les moyens financiers des différents services de contrôle des marchandises.

Les crédits consacrés à l'exercice des missions de la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF, qui est l'administration de premier recours des consommateurs, sont répartis entre trois actions du programme « Régulation économique », en l'occurrence « Régulation concurrentielle des marchés », « Protection économique du consommateur » et « Sécurité du consommateur ».

Si nous voulons que cette administration fasse appliquer les principales dispositions législatives et réglementaires contenues dans les codes de la consommation, du commerce et des marchés publics par la recherche et la constatation d'infractions et qu'elle soit en mesure d'accueillir les consommateurs et de les informer sur les domaines relevant de sa compétence, il est nécessaire de lui en donner les moyens.

Depuis 2002, cette direction connaît une baisse des effectifs et des restructurations des services qui compromettent l'exercice de l'ensemble de ses missions. Ainsi, en 2006, alors qu'il y a eu 97 départs en retraite, seulement 36 nouveaux agents ont été recrutés, soit un déficit de 61 personnes. En 2007, ce sont entre 140 et 150 départs à la retraite qui sont prévus, pour un recrutement d'environ 70 agents seulement.

L'augmentation constante des enquêtes nationales, à hauteur de 56, et du nombre d'actions de contrôles, qui est de 234 745, s'accorde difficilement avec une réduction massive des effectifs de 195 agents et une perte de pouvoir d'achat de 5 %.

Cette politique régressive s'est particulièrement accentuée lors des deux derniers exercices budgétaires, où les missions relatives à la protection du consommateur ont vu leurs dotations en effectifs et en crédits de paiement diminuer fortement, ce qui est d'ailleurs confirmé cette année.

Dans le cadre du contrat pluriannuel de performance entre l'État et la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, 45 équivalents temps plein travaillé doivent être supprimés entre 2006 et 2008. Or, parallèlement, les missions de cette administration doivent être étendues pour tenir compte des contrôles au niveau communautaire et de l'ouverture à la concurrence dans de nombreux secteurs.

Ces restrictions de moyens humains se doublent de restrictions de moyens de fonctionnement. Ainsi, on se dirige, lentement mais sûrement, vers une privatisation des missions de contrôle qui se faisaient jusqu'alors sous l'autorité de l'État.

Les mêmes constats peuvent, hélas !, être faits pour la Direction générale des douanes et des droits indirects, la DGDDI, dont le plafond d'emplois pour 2008 connaît une baisse de 360 équivalents temps plein travaillé !

La mission « Développement et régulation économiques » s'inscrit dans le sillage de la dérégulation organisée par ce gouvernement, dans la continuité la plus lisse de la politique des gouvernements précédents.

Monsieur Novelli, lors de votre audition par la commission des finances, de l'économie générale et du Plan et par la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée nationale, vous avez déclaré : « La croissance économique repose sur trois facteurs : le travail, la compétitivité et l'innovation. Le travail, nous avons commencé de le libérer des contraintes administratives et du carcan législatif qui l'ont trop longtemps bridé. »

Nous pensons au contraire que la casse du code du travail présente un grave danger pour les salariés et sera totalement inefficace pour lutter contre les délocalisations de production et le chômage.

Vous avez ensuite ajouté : « Le capital, nous avons commencé de le libérer avec les dispositions de la loi TEPA, en permettant notamment aux contribuables assujettis à l'ISF d'investir dans le capital des PME. »

Mais force est de constater que la politique d'exonération massive des charges sociales et patronales et les cadeaux fiscaux faits aux ménages les plus riches n'ont pas d'effet positif majeur sur la bonne santé de nos PME !

Quant à l'innovation, nous regrettons la suppression de l'Agence de l'innovation industrielle et l'absence de contrôle sur le triplement du crédit d'impôt recherche.

Contrairement à M. le secrétaire d'État, nous ne considérons pas le traité de Londres sur les brevets comme un exemple de « l'indispensable protection des droits intellectuels ». À l'inverse, la situation créée par sa ratification rendra la politique d'innovation plus onéreuse pour les PME, puisqu'elles devront de façon croissante traduire en français les brevets de source étrangère, qui étaient jusque-là disponibles dans notre langue aux frais des déposants étrangers.

Les grands groupes n'auront pas de telles difficultés, car ils ont les moyens de disposer en interne de services « brevets anglophones » et de pratiquer une veille technologique en anglais, ce qui n'est pas le cas d'un grand nombre de petites entreprises innovantes.

Ensuite, je tiens à aborder ici une question qui me tient particulièrement à cœur, en tant qu' élu d'une région, le Nord-Pas-de-Calais, dévastée par un phénomène de désindustrialisation qui se durcit. Mais le constat est national. Dim, Well, Aubade, Tetzeler, Dalphimetal, Nestlé, Thomé-Génot, ECCE, JDC, Samsonite, Delsey, Jourdan... la liste est longue des entreprises victimes de la course au profit !

Aujourd'hui, dans de nombreuses entreprises, les plans sociaux annoncés, comme les appels aux sacrifices salariaux, ont pour origine un projet de délocalisation, alors même que l'entreprise est en parfaite santé. On voit apparaître des montages juridiques frauduleux dans bien des cas, afin de délocaliser les sites de production à moindre coût.

Le Gouvernement se doit de réagir. Nous l'avons déjà interpellé sur cette question à de nombreuses reprises.

En outre, dans ce contexte, il nous semble intolérable que les crédits de l'action 06 « Accompagnement des mutations industrielles » du programme 134 « Développement des entreprises, des services et de l'activité touristique » passent de 17 millions d'euros en 2007 à 7,92 millions d'euros en 2008. Vous confirmez là le désengagement de l'État au détriment des collectivités locales pour gérer ces crises structurelles graves sur les plans économique et humain.

En ce qui concerne le secteur postal, l'action 04 « Développement des télécommunications, des postes et de la société de l'information » se situe dans la lignée de ce qui a été voté par votre majorité au Parlement européen le 10 juillet dernier.

**M. le président.** Il faut conclure, mon cher collègue.

**M. Jean-Claude Danglot.** Je conclus, monsieur le président.

Il s'agit d'ouvrir à la concurrence l'ensemble du secteur postal, mettant fin ainsi au secteur réservé, c'est-à-dire les lettres de moins de cinquante grammes.

Les entreprises privées ne manqueront pas de venir se positionner sur les créneaux rentables de la distribution de courrier, par exemple dans les zones urbaines à forte densité de population.

La poursuite de la libéralisation du secteur postal constitue une attaque supplémentaire contre l'entreprise publique, dont la marge de manœuvre se réduit de plus en plus, mettant en péril le système de péréquation tarifaire.

Le peu de temps qui m'est imparti pour commenter la mission « Développement et régulation économiques », car le travail parlementaire semble réduit à cette fonction-là, ne me permet pas de relever toutes les contradictions et les insuffisances de votre politique budgétaire, mais ce que je viens de dire est largement suffisant pour justifier que nous votions contre le projet de budget de cette mission. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Bariza Khiari.

**Mme Bariza Khiari.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, dans son *Rapport sur les résultats et la gestion budgétaire de l'État pour l'année 2006*, la Cour des comptes émettait de fortes réserves sur l'inclusion du programme tourisme au sein la mission « Politique des territoires ».

De telles critiques étaient justifiées et ont conduit à une modification de la place du tourisme dans la maquette budgétaire pour 2008. Pour autant, la solution proposée par le Gouvernement n'était pas satisfaisante. Il s'agissait de faire du tourisme une simple action. De toute évidence, le programme concerné aurait alors manqué de cohérence. Surtout, il n'aurait pas reflété l'importance que revêt l'industrie touristique dans notre économie.

La France se doit de conforter sa première place et cela suppose une politique publique volontariste et lisible en faveur du secteur touristique. La place de cette politique dans la nomenclature budgétaire ne peut donc pas se résumer à une action dans un programme disparate et peu cohérent.

C'est pourquoi je me félicite que l'Assemblée nationale ait adopté deux amendements visant à rétablir le tourisme au rang de programme.

Lors des débats à l'Assemblée nationale, M. le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique a prétendu que la faiblesse du budget du tourisme justifiait d'en faire une simple action. Cette approche strictement comptable n'est pas adaptée aux défis économiques auxquels nous sommes confrontés. Il est vrai que le budget du tourisme n'est pas proportionnel à l'importance de ce secteur pour notre économie.

Je crains que cette place mineure du tourisme dans la maquette du budget ne reflète également le risque qui pèse aujourd'hui sur les structures de l'administration du tourisme, qui ont pourtant démontré leur compétence et leur efficacité.

Messieurs les secrétaires d'État, je me permets donc de vous mettre en garde amicalement. Par le passé, lorsque l'État s'est désintéressé du tourisme, l'effet négatif sur la balance des paiements a été rapide et important. Compte tenu de la situation déficitaire de notre balance des paiements, il serait absurde que l'État se désengage de ce secteur.

Dans les prochaines années, l'État doit soutenir l'adaptation de toute cette industrie aux nouvelles contraintes de durabilité, afin qu'excellence touristique puisse rimer avec excellence environnementale. C'est à ce prix que nous pourrions gagner des parts de marché dans un secteur fortement concurrentiel ou, tout au moins, ne pas en perdre.

Ce projet de budget m'inspire également une réflexion sur le manque persistant de crédits affectés au tourisme social.

L'année dernière, nous avons célébré le soixante-dixième anniversaire des congés payés. Pourtant, aujourd'hui encore, un enfant sur trois et près de 40 % des adultes ne partent pas en vacances. Cette année, alors que les contraintes qui pèsent sur les acteurs de ce secteur ne cessent de s'accroître, je constate que l'État consacre très peu de moyens directs au tourisme social.

Les structures de tourisme social essaient de pratiquer des prix adaptés aux populations défavorisées, mais elles doivent également financer des aménagements coûteux rendus obligatoires par l'évolution de la réglementation. Ainsi, elles doivent s'adapter à l'impératif d'accessibilité posé par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ou à des règles en matière de sécurité.

Dans ces conditions, l'État devrait s'engager plus fortement dans ce secteur. Or je ne vois, dans ce budget, aucune volonté de sa part d'assumer son rôle en matière de tourisme social. Il continuera donc de compter sur les collectivités territoriales et sur l'Agence nationale pour les chèques-vacances, l'ANCV, dont les excédents, qui sont affectés au tourisme social, fluctuent fortement d'une année sur l'autre et ne peuvent constituer le seul mode de financement de ce tourisme.

L'audit que vous avez engagé à l'ANCV est une bonne chose, monsieur le secrétaire d'État, et j'espère qu'une solution satisfaisante pourra être trouvée rapidement pour le financement de la cinquantaine de dossiers qui sont en souffrance, dans cette agence.

Je voudrais également insister sur l'importance des chèques-vacances pour les familles modestes. Je suis attachée comme vous, monsieur le secrétaire d'État, à ce que ces chèques aillent en priorité à ceux qui en ont le plus besoin. Il est donc nécessaire d'améliorer significativement leurs conditions d'attribution et leur diffusion. Je sais que cette problématique doit être traitée par l'audit en cours, mais il faut dès aujourd'hui poser un certain nombre de principes.

Tout d'abord, le monopole d'émission des chèques-vacances de l'ANCV ne doit pas être remis en cause, puisqu'il s'agit d'une politique publique d'importance sur laquelle l'État doit garder la main.

Ensuite, concernant la diffusion des chèques, plusieurs solutions peuvent être envisagées. Il est possible d'imaginer, par exemple, une diffusion plus efficace des chèques par une société coopérative ouvrière de production, une SCOP, comparable à la structure Chèque Déjeuner, qui a fait la preuve de son efficacité.

L'ANCV est un exemple probant du bon usage du marché, puisque cette agence publique à visée sociale investit ses excédents sur le marché financier.

L'action de l'ANCV doit également être jugée à l'aune des résultats réels qu'elle obtient en termes de soutien du pouvoir d'achat des plus modestes. Plus généralement, la problématique du pouvoir d'achat doit, comme pour les autres politiques publiques, être l'une de nos priorités.

Dans la même logique, il est dommage que la promesse du Président de la République d'obtenir de nos partenaires européens une baisse de la TVA sur l'hôtellerie et la restauration n'ait pu encore être tenue.

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, en ce qui concerne le programme de consolidation des hébergements du tourisme social, je me félicite que le fonds de concours que nous réclamions depuis plusieurs années soit enfin effectif et permette d'apurer les dettes contractées par l'État envers les associations du tourisme social, qui ont beaucoup souffert des pratiques d'un État mauvais payeur. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Bécot.

**M. Michel Bécot.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, mon propos portera essentiellement sur les crédits réservés au secteur du tourisme.

L'an dernier, l'ensemble des crédits du tourisme étaient identifiés dans le programme 223, qui était rattaché à la mission interministérielle « Politique des territoires », sous l'égide du ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Cette année, le programme « Tourisme » disparaît en tant que tel pour devenir l'une des onze actions du programme 134 « Développement des entreprises, des services et des activités touristiques » de la mission « Développement et régulation économiques », mise en œuvre par le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi.

S'il faut se réjouir du rattachement du tourisme, dans un Gouvernement resserré, au ministère de l'économie, des finances et de l'emploi, affirmant la vocation économique d'un ensemble d'activités appartenant au secteur des services et fortement liées aux échanges extérieurs de notre pays, je me permets de déplorer, en revanche, qu'il soit relégué au rang d'action.

Ce programme 134, très hétéroclite, se présente comme une simple juxtaposition des onze actions qui le composent, sans autre cohérence que celle de relever de la responsabilité d'un même ministère.

L'intervention de l'État dans le secteur du tourisme, aux côtés des professionnels et des associations, constitue à l'évidence une politique publique autonome dont la finalité est bien de concourir au développement d'une activité économique essentielle pour notre pays. Je ne peux donc que regretter la suppression du programme « Tourisme », qui a toute sa place dans la maquette budgétaire.

Les crédits consacrés au tourisme font l'objet d'une présentation globale trop succincte dans le projet de budget pour 2008, sans qu'il soit possible de déterminer les moyens affectés à chacun des objectifs de la politique menée en ce domaine. Il semble pourtant important de regrouper l'ensemble des actions concernant le tourisme dans un programme spécifique.

C'est la raison pour laquelle je me félicite de l'adoption, par nos collègues de l'Assemblée nationale, le 16 novembre dernier, de deux amendements identiques, dont l'un présenté au nom de la commission des finances, visant à rétablir un programme « Tourisme » à part entière.

Je souhaite, monsieur le secrétaire d'État, que vous puissiez me confirmer votre accord sur ce point. Il s'agit pour les professionnels d'un signe fort auquel ils attachent une particulière importance.

La France a réussi à maintenir sa place de première destination touristique du monde, mais pour combien de temps encore ? Il est essentiel de maintenir cette place et d'accroître les recettes de ce secteur.

La France vit sur ses acquis ; elle doit se donner les moyens de conserver une position aujourd'hui menacée, en raison notamment d'une concurrence internationale de plus en plus vive et de l'émergence de nouveaux pays touristiques.

La France perd du terrain dans la compétition internationale, sous l'effet d'un tassement des recettes, alors que le tourisme mondial affiche une croissance supérieure à 5 %. Le tourisme représente l'un des atouts majeurs de notre pays ; il est la première industrie, devant l'automobile et l'agroalimentaire. Il génère globalement trois millions d'emplois et doit donc être fortement soutenu par l'État.

Bien qu'il constitue depuis plusieurs années la plus grande partie de l'excédent de la balance des paiements, il existe une marge de progression importante pour notre économie en termes de recettes, puisque la France n'est classée qu'au troisième rang mondial pour les recettes induites, après les États-Unis et l'Espagne.

Le positionnement géographique central de notre pays en Europe, au cœur des transhumances touristiques entre le Nord et le Sud, explique pour une part nos 76 millions de visiteurs. Notre principale faiblesse est notre difficulté à conserver suffisamment longtemps les touristes étrangers sur notre territoire.

Si nous avons pris conscience de la nécessité d'améliorer la qualité de notre accueil, avec notamment la mise en place du plan Qualité Tourisme, il reste encore des efforts à réaliser dans ce domaine. Nous devons nous attacher à rénover nos infrastructures et à améliorer la qualité de nos prestations pour séduire des clientèles de plus en plus sollicitées.

Par ailleurs, en tant que président d'ODIT France, je mesure chaque jour à quel point nos offres en matière de tourisme doivent évoluer. Nous devons aller d'un tourisme de « cueillette » vers un tourisme organisé, avec une meilleure adaptation aux demandes différentes qui émanent des jeunes, des seniors, des nouvelles familles. Notre parc n'est plus adapté, monsieur le secrétaire d'État, et nous devons faire des efforts significatifs pour y remédier.

Au cœur de cet objectif, l'ingénierie, qui doit accompagner les porteurs de projets, bien souvent des collectivités, est de plus en plus sollicitée, tant la complexité des projets s'accroît.

Cet outil opérationnel qu'est ODIT France, dans lequel les compétences sont rassemblées pour créer des produits nouveaux, doit être davantage soutenu, ainsi que la mission essentielle de promotion qui doit l'accompagner, dévolue à Maison de la France.

Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais redire combien il importe que le tourisme soit de nouveau identifié en tant que programme au sein de la mission « Développement et régulation économiques » dans le prochain projet de loi de finances, en raison de la spécificité et de l'importance économique de ce secteur.

En conséquence, je souhaite que les dispositions adoptées par nos collègues députés soient maintenues. Le Gouvernement doit mettre en adéquation l'importance qu'il affirme vouloir donner à une véritable politique du tourisme en France avec les instruments budgétaires qui permettront de lui donner une lisibilité et une visibilité réelles.

Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, des précisions que vous voudrez bien m'apporter sur l'ensemble de ces points. Je connais votre volonté de développer les activités touristiques de notre pays ; vous pouvez donc compter sur

nous pour vous accompagner en votant les crédits nécessaires. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Teston.

**M. Michel Teston.** Monsieur le président, messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, mon intervention portera sur les deux dossiers relevant de l'action 04 du programme 134, à savoir, d'abord, les crédits alloués à La Poste et la question du financement de la présence postale territoriale et, ensuite, le développement des technologies de la communication : la téléphonie mobile et l'Internet à haut et à très haut débit.

Ces crédits sont en légère baisse par rapport à 2007, tant en autorisations d'engagement qu'en crédits de paiement.

S'agissant de La Poste, le rapporteur pour avis, Pierre Hérisson, a dressé un tableau assez idyllique de la situation.

**M. Pierre Hérisson, rapporteur pour avis.** Non, réaliste !

**M. Michel Teston.** Certes, La Poste bénéficie de l'aide au transport de la presse, à hauteur de 159 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement. En application de la convention passée avec l'État pour la période 2005-2008, cette aide finance la compensation du surcoût de la distribution de la presse dans les zones de moindre densité, afin de garantir l'égal accès de tous à la presse sur le territoire.

Il aurait été pour le moins souhaitable que l'État accorde autant d'importance à garantir l'égal accès de tous au service public de la poste, quel que soit son lieu d'habitation ! Tel n'est pas le cas, alors même que la présence postale est un enjeu essentiel pour les territoires, particulièrement pour les départements ruraux tels celui que je représente au Sénat.

Pourtant, la présence postale constitue bien une mission d'intérêt général, au sens de la loi de 2005 relative à la régulation des activités postales, justifiant ainsi, à mon sens, un soutien financier de l'État. Ce soutien est tout à fait possible, puisque l'Union européenne laisse une très large marge de manœuvre aux États membres en matière d'organisation et de financement de la présence postale.

Cette présence postale territoriale est financée par un fonds de péréquation dont les ressources proviennent, pour l'essentiel, d'une exonération de fiscalité locale représentant actuellement 140 millions d'euros. Aucun crédit n'étant prévu dans le projet de loi de finances, La Poste devra donc supporter les 240 millions à 250 millions d'euros supplémentaires qui sont nécessaires pour l'assurer.

Par comparaison, je ne peux m'empêcher de penser et de rappeler que l'État a réussi à dégager 130 millions d'euros pour les distribuer aux 3 500 contribuables bénéficiant du bouclier fiscal... Que le Gouvernement consacre cette somme à certains contribuables fortunés plutôt qu'à la présence postale est un parti pris politique et idéologique que je désapprouve totalement !

J'en viens au domaine des technologies de l'information : la téléphonie mobile et l'Internet à haut et à très haut débit.

L'accès des citoyens à ces technologies est essentiel et constitue un élément de l'attractivité des territoires. En outre, le développement des entreprises dans les zones enclavées, difficiles d'accès, passe nécessairement par la possibilité de bénéficier de technologies de communication modernes. C'est à cette condition que ces zones enclavées, souvent peu peuplées, pourront devenir plus attractives et voir leur économie se développer.

Or ce projet de programme, pourtant intitulé « Développement des entreprises, des services et de l'activité touristique », ne prévoit pas de crédits en matière de désenclavement numérique.

Comment ne pas souligner, à ce sujet, une mesure symbolique, mais exemplaire des choix du Gouvernement : la disparition, dans la mission « Politique des territoires », de l'indicateur « Population des communes n'ayant pas accès aux nouvelles technologies de l'information et de la communication » ?

Dans le bleu budgétaire, cette disparition est justifiée par le fait que « le plan de couverture du territoire par les réseaux de téléphonie mobile a été achevé en 2007 ».

Or, la couverture du territoire national en réseau de communication n'est pas achevée, loin s'en faut ! Il reste en particulier à traiter toutes les zones grises, c'est-à-dire celles où il n'y a qu'un ou deux opérateurs.

Alors que le Gouvernement affirme que le développement des technologies de communication constitue une priorité, force est de constater que les moyens financiers de son développement ne sont pas apportés par l'État. Ainsi, une nouvelle fois, les collectivités territoriales seront très largement mises à contribution.

L'État ne contribue donc pas financièrement à la présence postale territoriale, comme il pourrait et devrait le faire. Il ne met pas non plus les moyens financiers nécessaires au développement des équipements en téléphonie mobile : Internet à haut débit et à très haut débit.

Ce projet de loi de finances est une manifestation claire du désengagement de l'État de ses missions fondamentales d'aménagement du territoire. Nous voterons donc contre les crédits de cette mission. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. Charles Revet.** Vous avez tort !

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

**M. Hervé Novelli, secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, au terme de cette discussion générale, je souhaite remercier l'ensemble des orateurs qui viennent de s'exprimer, car leurs interventions ont toutes été intéressantes et ont largement couvert la problématique de la mission « Développement et régulation économiques ».

Tout d'abord, je veux répondre de manière très précise au rapporteur spécial, M. Éric Doligé, et aux rapporteurs pour avis, MM. Gérard Cornu et Pierre Hérisson, qui ont abordé d'emblée trois sujets importants : le périmètre de la mission, les moyens que la puissance publique consacre à l'innovation – M. Doligé a évoqué avec force la fusion d'OSEO et de l'Agence de l'innovation industrielle – et les crédits du FISAC ainsi que son éventuelle évolution.

Ensuite, je répondrai aux questions concernant le commerce extérieur. M. Mouly a formulé des propositions sur les petites et moyennes entreprises. Quant à M. Hérisson et, à l'instant, à M. Teston, ils ont commenté les évolutions de La Poste.

En ce qui concerne le périmètre de cette mission, M. Doligé a noté une baisse des crédits. En réalité, il faut ajouter à leur montant les ressources extrabudgétaires qui viennent les abonder. De mon point de vue, on ne constate donc pas de rétrécissement financier de l'enveloppe.

Le programme « Développement des entreprises » est doté de 954 millions d'euros en crédits de paiement pour 2008, contre 1,077 milliard d'euros dans la loi de finances initiale de 2007, sur le même périmètre.

Cela représente une baisse apparente de 123 millions d'euros. Mais la loi de finances pour 2007 comprenait 120 millions d'euros de crédits budgétaires consacrés à OSEO au sein d'un volume global d'interventions de 280 millions d'euros. Ces 120 millions d'euros d'interventions économiques ne disparaissent pas : les actions correspondantes seront financées en mobilisant la trésorerie de l'Agence de l'innovation industrielle, qui, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, sera fusionnée avec OSEO.

Cette fusion, qui était souhaitée, est stratégique. Elle correspond aux orientations précises que le Président de la République a données, avec beaucoup de justesse et de pertinence. L'idée est que notre pays doit concentrer ses efforts sur une stratégie en faveur des PME innovantes. On ne peut pas dire à la fois qu'il faut « mettre le paquet » sur les PME, notamment celles qui sont innovantes, et ne pas en tirer les conséquences sur le plan des agences qui les financent ! C'est ce qui est aujourd'hui acté dans le projet de budget pour 2008.

Le FISAC a soulevé un certain nombre d'interrogations.

M. le rapporteur spécial a pointé une baisse des crédits de paiement qui lui sont alloués. Elle est réelle, puisqu'elle s'établit à 20 millions d'euros. Mais la mobilisation de la trésorerie de l'ORGANIC nous permettra d'engager autant de projets en 2008 qu'en 2007, les autorisations d'engagement s'élevant cette année encore à 80 millions d'euros.

Les moyens en faveur des entreprises, une fois pris en compte les financements extrabudgétaires *via* l'ORGANIC et l'Agence de l'innovation industrielle, progressent donc légèrement.

J'en viens au cœur de la stratégie que le Gouvernement entend mettre en œuvre en faveur des petites et moyennes entreprises.

Nous devons constater que le nombre des entreprises de taille moyenne est moins élevé en France qu'en Allemagne ou même en Italie. L'Allemagne compte, en effet, 2 000 entreprises de plus que nous parmi celles qui emploient environ 500 salariés. Cette différence importante explique pour une part certaines des difficultés que nous rencontrons, notamment à l'exportation.

En 2008, l'effort en faveur des PME va donc s'accroître. À titre d'exemple, 36 millions d'euros de crédits seront consacrés aux actions collectives de développement en faveur des PME, contre 23 millions d'euros en 2007. Par ailleurs, l'accès des PME au crédit reste une priorité nationale, mise en œuvre, pour le compte de l'État, par le groupe OSEO.

Un autre de nos objectifs est d'accompagner les mutations des entreprises.

Ce programme contribue à l'anticipation et à l'accompagnement des mutations économiques afin de préserver l'emploi et de développer les activités nouvelles. De nouvelles actions seront ainsi engagées pour améliorer la compétitivité internationale de nos PME en favorisant l'accroissement du niveau technologique et en mettant en place des organisations performantes dans les secteurs de l'innovation, de la recherche et du développement, ainsi que du marketing.

L'effort de promotion des nouvelles technologies se poursuit, avec 204 millions d'euros consacrés à cette politique dans le projet de budget pour 2008.

J'en viens maintenant au commerce extérieur et à La Poste.

Je tiens à remercier André Ferrand de ses compliments sur l'action que mène mon ministère dans le domaine du commerce extérieur. Il a relevé notre caractère volontariste.

Il faut, en effet, être volontariste si l'on veut soutenir nos exportations. L'exemple de l'Allemagne, une fois encore, montre qu'il n'y a pas de fatalité à voir nos échanges sombrer dans le déficit sous le simple prétexte d'une augmentation du prix du pétrole ou de notre appartenance à la zone euro, même si l'on sait que le niveau actuel de l'euro est handicapant en la matière.

Ce volontarisme, je le revendique : nous allons mettre en œuvre des actions pour accompagner nos exportations et améliorer leur niveau.

Christine Lagarde et moi-même annoncerons dans quelques jours la réforme des instruments financiers, qui sont gérés par la COFACE, servant à accompagner les entreprises dans leur effort à l'exportation. Les différentes modalités, qui seront rendues publiques, visent à élargir l'assiette des soutiens et à simplifier l'utilisation de ces instruments.

S'agissant de nos réseaux d'exportation, monsieur Ferrand, l'intention du Gouvernement est de rendre plus lisible et plus simple l'accompagnement de nos exportateurs. C'est pourquoi, à côté de la COFACE, se trouvera, à terme, un autre navire amiral, à savoir Ubifrance.

Une partie du personnel des missions économiques rejoindra cet établissement public et un partenariat renforcé sera noué avec les chambres de commerce et d'industrie, non seulement en régions, mais aussi, je tiens à vous rassurer, à l'étranger.

**M. André Ferrand.** Merci de votre réponse !

**M. Hervé Novelli, secrétaire d'État.** Les chambres de commerce françaises à l'étranger, vous l'avez noté, sont différentes d'un pays à l'autre. Certaines sont performantes – vous avez cité celle de Casablanca – d'autres le sont moins.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé que l'on prépare une convention-type qui liera Ubifrance et les chambres de commerce françaises à l'étranger. Il faudra cependant tenir compte de la spécificité de chaque pays et de chacune des actions qu'elles conduisent.

Vous avez eu raison de dire qu'il fallait un réseau non seulement en France, pour amener nos exportateurs vers Ubifrance, mais aussi à l'étranger. Une bonne imbrication entre les futurs bureaux d'Ubifrance, renforcés pour partie par les personnels des missions économiques, et les chambres de commerce françaises à l'étranger est nécessaire. N'oublions pas non plus le réseau des conseillers du commerce extérieur de la France. Tous ces instruments joueront un rôle très important.

Je veux également vous indiquer que nous sommes en train de réviser Cap Export, ce plan de soutien à l'exportation qui avait été lancé par mes deux prédécesseurs ; avant la fin de l'année, nous aurons l'occasion de publier un nouveau plan, centré sur les PME.

En ce qui concerne La Poste, elle ne peut vivre en vase clos. Elle intègre aujourd'hui un univers concurrentiel, ce qui lui crée, ainsi qu'aux pouvoirs publics, des obligations d'adaptation. N'oubliez jamais que le secteur de La Poste sera entièrement libéralisé à l'horizon de 2011, cette décision ayant fait l'objet d'un vote presque unanime à Bruxelles – seul le Luxembourg n'y était pas favorable.

Pour faire face à cette concurrence, il convient que les pouvoirs publics accompagnent La Poste. N'en doutez pas, nous le ferons en assurant sa présence territoriale. À cet égard, un contrat a été signé le 19 novembre entre La Poste et l'Association des maires de France, qui contient un certain nombre de dispositions et de financements *via* le Fonds postal national de péréquation territoriale.

Cet univers concurrentiel appelle, évidemment, d'autres actions. Ce sera l'objet de la négociation actuellement en cours pour 2008-2010 sur la présence territoriale et le réexamen de la convention d'objectifs entre la Poste et l'État durant cette période.

En outre, la banque postale se verra dotée de moyens améliorés puisqu'elle pourra vendre, dans un premier temps, des crédits à la consommation. Pour tout dire, je ne partage pas les craintes qui se sont élevées sur l'avenir de La Poste. C'est une très belle entreprise, qui a montré qu'elle savait relever les défis. Elle le fera, à l'avenir.

Les crédits de la mission « Développement et régulation économiques » sont destinés à renforcer nos entreprises, à les accompagner, afin qu'elles puissent nous procurer le supplément de croissance dont nous avons besoin pour résoudre les problèmes de notre pays en matière de création d'emplois et de richesses. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

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

**M. Luc Chatel**, *secrétaire d'État chargé de la consommation et du tourisme.* Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens tout d'abord à rendre hommage à la qualité des travaux menés dans le cadre de la préparation de ce projet de loi de finances pour 2008.

Je salue tout particulièrement le travail de M. Éric Doligé, rapporteur spécial de la commission des finances, qui a notamment eu à traiter des secteurs dont j'ai la responsabilité au sein du Gouvernement, à savoir le tourisme et la consommation.

Avant de répondre précisément aux questions qui m'ont été posées, je rappellerai en quelques mots les objectifs du Gouvernement sur ces deux thématiques.

En matière de consommation, le Gouvernement vise deux objectifs principaux : développer le pouvoir d'achat des Français – M. Gérard Cornu l'a rappelé –, ce qui passe par davantage de concurrence au bénéfice du consommateur, et faire de ce dernier le régulateur de notre économie.

L'augmentation du pouvoir d'achat des Français passe, d'abord, par une politique d'accroissement des revenus. La loi sur le travail de juillet dernier constitue un premier élément de réponse.

Contrairement à ce que nous entendons dire trop souvent, cette loi profitera à une large majorité de nos concitoyens. Je rappelle, en effet, que les 8 millions de Français qui bénéficient des heures supplémentaires font souvent partie des catégories les plus modestes – ouvriers et salariés de moins de vingt-cinq ans. De même, l'exonération des droits de succession concernera 95 % des Français et le crédit d'impôt pour les intérêts d'emprunt profitera aux primo-accédants.

Les dernières mesures annoncées par le Président de la République vont encore plus loin. L'indexation des loyers sur l'inflation, le rachat des jours de RTT, la possibilité pour les petites entreprises de verser une prime de 1 000 euros entièrement défiscalisée et celle de négocier dans les entreprises une remise en cause des 35 heures en échange d'une augmentation de salaire sont autant de mesures qui vont directement jouer sur le pouvoir d'achat de nos concitoyens.

Cependant, l'amélioration du pouvoir d'achat passe également par une politique active sur le niveau des prix.

Tel sera l'objet du projet de loi que je présenterai devant le Sénat la semaine prochaine et qui permettra aux consommateurs de bénéficier de la totalité des avantages commerciaux obtenus par les distributeurs. Nous insufflerons ainsi de nouveau de la concurrence dans le système. C'est l'élément fort de réponse sur lequel vous travaillez, monsieur Cornu.

Vous avez, d'ailleurs, monsieur le sénateur, appelé de vos vœux une remise à plat des indices de pouvoir d'achat. Vous savez que, à la suite des travaux qui ont été menés par Robert Rochefort et le Conseil d'analyse économique, le Gouvernement a décidé de confier à Alain Quinet et à un certain nombre d'experts une mission afin de nous faire des propositions en la matière.

La réflexion menée par le groupe de travail a déjà avancé, l'objectif étant, en particulier, de proposer un certain nombre d'indices catégoriels mieux adaptés à ce qui paraît être le pouvoir d'achat quotidien de nos concitoyens. Nous vous ferons donc des propositions dans les prochains mois.

L'un des objectifs de notre politique, je l'ai dit, est de faire du consommateur le véritable régulateur de notre économie. Il doit être capable de sanctionner positivement les entreprises les plus vertueuses, les plus innovantes, celles qui présentent les meilleurs rapports qualité-prix, mais il doit être également capable de sanctionner négativement les entreprises les moins compétitives ou qui ont des pratiques dommageables vis-à-vis du client.

C'est tout l'objet des dispositions que nous vous proposons en matière de transparence sur les prix : relevé annuel des frais bancaires, non-surtaxation d'un certain nombre de services et dispositions appliquant l'avis du Conseil national de la consommation, le CNC, pour une plus grande transparence des prestations de services des syndicats de copropriété.

Ce sera également tout l'objet des mesures contenues dans le projet de loi qui vous sera présenté la semaine prochaine, qui aideront les consommateurs à faire davantage jouer la concurrence et à être moins captifs.

Pour mettre en œuvre cette politique, je m'appuierai plus particulièrement sur la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF, dont le programme d'action et le budget sont inclus dans le programme 199 « Régulation économique » que vous examinez ce matin.

Les activités de la DGCCRF sont centrées autour de trois missions : la régulation concurrentielle des marchés, la protection économique des consommateurs et l'action en matière de sécurité, qui doit contribuer à la confiance des consommateurs en leur garantissant le niveau nécessaire de sécurité physique et de santé.



Dans ce domaine, la DGCCRF poursuivra une surveillance active des marchés, en accordant une attention particulière à certains biens sensibles – les aliments, les jouets, les mini-motos –, ainsi qu'à certaines prestations de service – je pense, par exemple, aux manèges forains, dont le contrôle pourra être renforcé grâce à la proposition de loi déposée sur le bureau du Sénat par le sénateur Pierre Hérisson et qui sera examinée la semaine prochaine à l'Assemblée nationale.

En matière d'organisation, plusieurs réformes importantes ont eu lieu dernièrement. Elles apportent déjà des éléments de réponse à quelques-unes de vos interrogations, mesdames, messieurs les sénateurs.

Je pense, notamment, à l'élaboration, chaque année depuis 2005, d'une directive nationale d'orientation qui permet un meilleur pilotage et un meilleur ciblage des enquêtes.

Je pense, également, à la régionalisation mise en place par le décret du 26 janvier 2006, qui permet de mieux faire face dans chaque région aux enjeux liés à la technicité et à la diversité des secteurs de compétence de la DGCCRF.

Je pense, enfin, à la mise en place depuis le début de cette année d'un service commun des laboratoires, qui rassemble les laboratoires de la DGCCRF et des douanes, en vue de développer toutes les synergies et d'optimiser l'utilisation des équipements.

Toutes ces évolutions, et bien d'autres, ont été inscrites dans le projet stratégique global « DGCCRF 2008 », qui a donné lieu à un contrat pluriannuel de performance portant sur la période 2006-2008, avec des objectifs clairs, des indicateurs de résultat et un mécanisme de prime d'intéressement collectif.

Je répondrai maintenant plus précisément à vos questions, monsieur le rapporteur spécial.

Vous vous inquiétez légitimement de la capacité de la DGCCRF à faire face à l'ensemble de ses missions, compte tenu de l'évolution prévue de ses effectifs pour l'année 2008. Vous avez été un certain nombre, mesdames, messieurs les sénateurs, à exprimer cette crainte.

Je tiens à vous rassurer : la baisse des effectifs prévue dans le budget 2008, soit dix-sept emplois, correspond à des gains de productivité. Ils avaient été programmés.

La régionalisation prononcée par le décret du 26 janvier 2006 a permis à la DGCCRF de se doter d'une organisation plus performante et mieux adaptée aux réalités du terrain. Les agents ne sont plus cantonnés aux seuls départements et sont susceptibles d'intervenir sur l'ensemble de la région. Cela constitue un réel progrès pour la DGCCRF, qui peut désormais optimiser son potentiel d'enquête.

De plus, l'activité des services est mieux pilotée grâce à la mise en œuvre d'une directive nationale d'orientation, qui fixe chaque année les principaux axes de contrôle. C'est donc le ministre de tutelle qui détermine les objectifs.

À titre d'exemple, pour l'année 2008, les contrôles seront orientés sur l'économie numérique, sur l'énergie, avec l'ouverture des marchés à la concurrence, et sur la protection du consommateur vulnérable.

Vous voyez, donc, monsieur Dussaut, que nous prenons en compte les nouvelles évolutions de la société ainsi que les nouvelles techniques.

Je réfléchis également à la création d'un centre de surveillance du commerce électronique, afin d'agir sur ces questions qui prennent une plus grande ampleur chez les consommateurs.

Par ailleurs, la DGCCRF s'efforce en permanence d'optimiser sa gestion de manière à consacrer davantage de temps à l'enquête, comme le montre la progression de l'indicateur de temps consacré à l'enquête interne.

Dans le cadre de la révision générale des politiques publiques, la RGPP, monsieur le rapporteur spécial, nous travaillons à un recentrage de la DGCCRF sur ses missions essentielles. Celle-ci a vocation, par exemple, à se désengager dans un certain nombre de domaines – je pense, notamment, au classement des hôtels, dont j'ai entamé la réforme, et au jury d'examen des taxis. Nous pensons que la DGCCRF doit se recentrer sur le cœur de sa mission, afin de se mobiliser sur les préoccupations majeures des consommateurs.

Monsieur le rapporteur spécial, vous jugez, par ailleurs, les objectifs affichés pour 2008 sont trop timides, au motif qu'ils auraient déjà été atteints en 2006. Ce n'est en réalité le cas que pour un seul des six objectifs, à savoir l'indicateur « Part du temps travaillé consacrée à l'enquête ».

La surperformance de 2006 résulte, là encore, de la régionalisation, qui a permis de dégager des moyens sur les enquêtes et d'atteindre plus facilement les objectifs fixés. Cela a produit des effets sensibles sur le fonctionnement au quotidien de la DGCCRF : d'une part, les missions de gestion ont été regroupées au niveau de la région, ce qui a réduit les tâches de nature sédentaire et libéré du potentiel de contrôle ; d'autre part, la mutualisation des compétences, dans l'exercice des missions de contrôle, a dégagé des synergies et a permis de consacrer plus de temps à l'enquête.

Faut-il alors aller plus loin et fixer des objectifs plus ambitieux sur ce seul indicateur du temps consacré aux enquêtes ? Je ne le crois pas. Je crains, en effet, que cela ne produise un effet pervers en incitant l'administration à se concentrer exclusivement sur cet indicateur, alors que nous avons fixé d'autres objectifs très importants, comme le délai de réponse aux plaintes des consommateurs ou l'efficacité des contrôles des premières mises sur le marché, qui sont très importants dans l'appréciation que nous devons avoir du fonctionnement de la DGCCRF.

En ce qui concerne le tourisme, je vous rappellerai en quelques mots, mesdames, messieurs les sénateurs, quels sont les objectifs du Gouvernement.

Il s'agit, d'abord, vous l'avez indiqué, monsieur Bécot, de définir une vraie stratégie pour l'offre touristique française.

La France doit, en effet, capitaliser sur ce marché à forte croissance à l'échelon mondial. Pour cela, encore faut-il que notre pays soit capable, comme vous l'avez souligné, de se remettre en question et d'adapter son offre à l'évolution de la demande mondiale.

C'est l'objet de l'étude que nous menons actuellement, baptisée « Destination France 2020 », et qui nous permettra de partager avec les professionnels des augmentations structurantes pour le développement de l'offre touristique française.

Le deuxième objectif que nous nous sommes fixé, c'est la montée en gamme de l'offre touristique française. À titre d'exemple, trop d'hébergements ne répondent plus à des normes d'accueil satisfaisantes. J'ai lancé en juillet dernier, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, une réflexion sur la

réforme du classement des hébergements touristiques. Les groupes de travail que j'ai mis en place me transmettront leurs propositions à la fin du mois de décembre et cette réforme entrera en vigueur au cours du premier semestre de l'année 2008.

Le troisième objectif – et cela répond aux interrogations de Mme Khiari – a trait à l'accès aux vacances. Comme vous l'avez souligné, un tiers des Français ne part pas en vacances. C'est un constat d'échec de l'ensemble des politiques qui sont menées en la matière par les pouvoirs publics, mais aussi par les différents acteurs concernés. Cela doit changer. Il n'est pas acceptable que les vacances deviennent une forme d'exclusion supplémentaire, qu'elles constituent, en quelque sorte, un accélérateur d'inégalités, alors qu'elles doivent contribuer à les réduire.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons ouvrir la promotion du chèque-vacances de manière qu'elle soit plus efficace. J'attends, dans les prochains jours, les résultats de la mission que j'ai confiée au conseiller d'État Thierry Tuot. Je proposerai à nos partenaires représentant les différentes organisations, au début de l'année 2008, une remise à plat du mode de fonctionnement de l'Agence nationale pour les chèques-vacances, l'ANCV, afin de pouvoir offrir à ceux qui en ont le plus besoin l'outil que constitue le chèque-vacances. L'objectif est également de dégager davantage de crédits pour soutenir les aides à la pierre ainsi que les aides aux différentes organisations et associations œuvrant dans le secteur du tourisme à vocation sociale.

Monsieur le rapporteur spécial, vous avez insisté, dans votre rapport, sur l'évaluation des dépenses fiscales. C'est un sujet important, mais qui dépasse le cadre du programme que nous évoquons.

Le Gouvernement s'est engagé, dans le cadre de la révision générale des prélèvements obligatoires, à consentir un effort sans précédent d'évaluation et de rationalisation de la politique fiscale. Cette révision inclura, bien entendu, l'étude des dépenses fiscales qui ont trait à notre programme.

Je souligne que, au sein de ces dépenses fiscales, 1,7 milliard d'euros sont consacrés à la TVA dans l'hôtellerie. Cette dépense a une incidence sur la compétitivité de ce secteur économique, à forte intensité de main-d'œuvre. Étant donné qu'il est réparti sur l'ensemble du territoire, nous devons bien mesurer les conséquences des modifications fiscales envisagées avant de vous faire des propositions.

Je conclurai sur les dettes de l'État en matière de crédits d'intervention.

La création d'un fonds de concours de 10 millions d'euros, alimenté par l'ANCV, est un premier élément de réponse, un message fort en direction des différentes associations. Ce fonds permettra le règlement de plus de 8 000 crédits engagés sur le terrain par les différents acteurs. La réforme du mode d'intervention du chèque-vacances, que nous proposerons afin de renforcer le financement de l'ANCV, permettra donc de mettre en œuvre une politique plus volontariste à destination du tourisme à vocation sociale.

Tels sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les éléments de réponse que je tenais à vous apporter. J'espère vous avoir convaincu que le budget que je vous soumetts aujourd'hui permettra de répondre aux objectifs ambitieux que le Gouvernement s'est fixés en matière de tourisme et de

consommation, qui constituent de véritables leviers pour la croissance dans notre pays. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen des crédits de la mission « Développement et régulation économiques » figurant à l'état B.

#### ÉTAT B

(En euros)

MISSION	AUTORISATIONS d'engagement	CRÉDITS de paiement
Développement et régulation économiques .....	1 288 090 950	1 258 953 516
Développement des entreprises et des services (ligne nouvelle) .....	885 264 367	852 686 933
Dont titre 2 (ligne nouvelle) .....	189 859 060	189 859 060
Développement des entreprises, des services et de l'activité touristique (ligne supprimée) Dont titre 2 (ligne supprimée)		
Régulation économique .....	314 026 978	313 826 978
Dont titre 2 .....	258 268 992	258 268 992
Tourisme (ligne nouvelle) .....	88 799 605	92 439 605
Dont titre 2 (ligne nouvelle) .....	22 525 100	22 525 100

**M. le président.** Je n'ai été saisi d'aucune demande d'explication de vote avant l'expiration du délai limite.

Je mets aux voix les crédits de la mission.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

**M. le président.** J'appelle en discussion les articles 42 et 43 et les amendements portant articles additionnels, qui sont rattachés pour leur examen aux crédits de la mission « Développement et régulation économiques ».

#### Article 42

Pour 2008, l'augmentation maximale du taux de la taxe pour frais de chambres de commerce et d'industrie, prévue par le deuxième alinéa du II de l'article 1600 du code général des impôts, est fixée à 1 %. Toutefois, n'ont pas droit à une augmentation les chambres qui, au vu de la délibération prévue au même article, ont déjà bénéficié d'une majoration du taux de la taxe additionnelle à la taxe professionnelle.

**M. le président.** L'amendement n° II-25, présenté par M. Doligé, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi la seconde phrase de cet article :

Toutefois, le cumul des majorations dont bénéficient les chambres qui, au vu de la délibération prévue au même article, ont déjà bénéficié d'une majoration du taux de la taxe additionnelle à la taxe professionnelle, ne peut pas dépasser 1 %.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Éric Doligé, rapporteur spécial.** Cet amendement a pour objet de clarifier l'application du taux de la taxe additionnelle à la taxe professionnelle, qui peut être augmenté dans deux cas pour atteindre au maximum 1 %.

Il vise à éviter un possible « effet pervers » de l'interdiction, pour une chambre de commerce et d'industrie ayant déjà augmenté, au fil des années, le taux de cette taxe, de l'augmenter à nouveau. En effet, elle pourrait être tentée de le faire systématiquement au plafond, de crainte de ne pouvoir procéder à une nouvelle augmentation par la suite.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Hervé Novelli, secrétaire d'État.** Ainsi que vous l'avez relevé, dans sa rédaction actuelle, l'article 42 exclut toute revalorisation pour les chambres qui avaient déjà délibéré, même si cette revalorisation reste inférieure à 1 %. Cet amendement, qui vise à limiter à 1 % l'augmentation du taux de la taxe additionnelle à la taxe professionnelle pour les chambres de commerce ayant déjà délibéré, permet à ces dernières d'accroître leur marge de manœuvre.

Le Gouvernement y est donc favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Danglot, pour explication de vote.

**M. Jean-Claude Danglot.** Le groupe CRC votera contre cet amendement dont l'objet est, avant tout, d'apporter de l'argent au MEDEF !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-25.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 42, modifié.

*(L'article 42 est adopté.)*

### Article 43

Le VII du E de l'article 71 de la loi de finances rectificative pour 2003 (n° 2003-1312 du 30 décembre 2003) est ainsi rédigé :

« VII. – Le taux de la taxe est fixé comme suit :

« 1° Pour les produits des secteurs de la mécanique : 0,1 % ;

« 2° Pour les matériels et consommables de soudage et les produits du décolletage : 0,112 % ;

« 3° Pour les produits du secteur de la construction métallique : 0,3 % ;

« 4° Pour les produits du secteur des matériels aéronautiques et thermiques : 0,14 %. » – *(Adopté.)*

### Article additionnel après l'article 43

**M. le président.** L'amendement n° II-63, présenté par MM. Houel, Barraux, Bécot, J. Gautier, Pointereau, P. Blanc et les membres du groupe Union pour un Mouvement Populaire, est ainsi libellé :

Après l'article 43, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au quatrième alinéa (a) de l'article 1601 du code général des impôts, les montants : « 100 euros », « 14 euros » et « 109 euros » sont remplacés par les montants : « 101 euros », « 15 euros » et « 110 euros ».

La parole est à M. Michel Houel.

**M. Michel Houel.** Cet amendement a pour objet de majorer les plafonds du droit fixe de la taxe additionnelle à la taxe professionnelle perçue au profit des chambres de métiers et de l'artisanat, les CMA, et de l'Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat, l'APCM, afin que les chambres puissent exercer pleinement leurs missions.

Cette revalorisation, inférieure à 1,4 % pour l'année 2008, est très modérée par rapport aux augmentations intervenues les années précédentes.

En ce qui concerne l'Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat, il est proposé de porter de 14 euros à 15 euros le plafond du droit fixe la concernant. Cette revalorisation correspond au renforcement de la péréquation nationale gérée par cette tête de réseau

en faveur des chambres régionales, en plus du système de péréquation applicable aux chambres départementales de moins de 5 000 ressortissants.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Éric Doligé, rapporteur spécial.** La commission est favorable à cet amendement, qui tend à augmenter le plafond du droit fixe de la taxe pour frais de chambre de métiers et de l'artisanat. Ainsi, la part des CMA de métropole passerait de 100 à 101 euros, celle de l'APCM de 14 à 15 euros et celle des chambres ultramarines de 109 à 110 euros. Seul le montant alloué aux chambres régionales de métiers et de l'artisanat, les CRMA, resterait inchangé.

Cette mesure a déjà été proposée à plusieurs reprises ; MM. les secrétaires d'État qui ont suivi ces budgets lorsqu'ils étaient parlementaires se souviennent certainement d'avoir eu à débattre de cette question (*M. Hervé Novelli, secrétaire d'État, opine.*). Il serait donc souhaitable de voir clair dans les missions des chambres de métiers. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé, au titre du contrôle budgétaire pour 2008, avec l'assistance d'un magistrat détaché par la Cour des Comptes, à pouvoir clarifier ce sujet afin de ne pas avoir à y revenir les années suivantes.

Bien sûr, la commission est favorable à cet amendement, en espérant que le groupe CRC l'approuvera totalement dans la mesure où il vise à aider, non pas le MEDEF, mais l'artisanat. *(Sourires.)*

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Hervé Novelli, secrétaire d'État.** Le Gouvernement est favorable à cet amendement, dont l'objet est intéressant à plus d'un titre.

En effet, s'il tend à majorer les plafonds de la taxe additionnelle à la taxe professionnelle pour les chambres de métiers et de l'artisanat et l'Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat, il le fait de manière très modérée au regard des augmentations précédentes, puisque le taux avait été majoré de 7,6 % entre 2003 et 2004 et de 4,3 % entre 2005 et 2006. Cette hausse, qui sera inférieure à 1,4 % pour 2008, va permettre à ces chambres de métiers d'exercer leurs missions de service public.

Pour ce qui concerne l'Assemblée permanente, il est proposé de porter de 14 à 15 euros le plafond du droit fixe la concernant. Ce plafond n'avait été revalorisé ni en 2006 ni en 2007. Cette augmentation, qui, là encore, est très modérée, va nous permettre de développer le service qu'offre l'APCM aux artisans et aux chambres de métiers.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-63.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi de finances, après l'article 43.

Nous avons achevé l'examen des crédits de la mission « Développement et régulation économiques ».

### Pilotage de l'économie française

**M. le président.** Le Sénat va examiner les crédits de la mission « Pilotage de l'économie française ».

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Marc Massion, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire

d'État, mes chers collègues, la mission « Pilotage de l'économie française » constitue l'une des innovations du projet de loi de finances pour 2008.

Elle résulte de la modification des périmètres ministériels et comprend deux programmes. Le premier, intitulé « Statistiques et études économiques », est issu de la mission « Stratégie économique et pilotage des finances publiques », aujourd'hui disparue de la maquette budgétaire ; le second est un nouveau programme, dénommé « Politique économique et de l'emploi ».

Les crédits de paiement de cette mission s'élèvent à 844,1 millions d'euros et se répartissent de manière relativement équilibrée entre le programme « Statistiques et études économiques », doté de 451,5 millions d'euros, soit 53,5 % des crédits de la mission, et le programme « Politique économique et de l'emploi », dont l'enveloppe budgétaire s'élève à 392,6 millions d'euros, soit 46,5 % des crédits de la mission.

Si le programme « Statistiques et études économiques » a atteint un régime de croisière satisfaisant en termes de performances et d'évolution des emplois, le programme « Politique économique et de l'emploi » souffre de lacunes certaines au regard de la mesure de sa performance.

Le programme « Statistiques et études économiques » fait l'objet d'un contrat pluriannuel de performances, signé en 2007 et portant sur la période 2007-2009. Il convient de souligner que ce contrat joue un rôle très utile en permettant d'accroître la visibilité à moyen terme, tout en préservant des marges de manœuvre nécessaires. Le programme ne connaît qu'une légère progression de son enveloppe budgétaire : les crédits de paiement augmentent de 1,3 %, pour un montant total de 451,5 millions d'euros.

Parmi ces crédits, les dépenses de personnel sont prépondérantes, absorbant 83,7 % de l'enveloppe budgétaire. Pour autant, le plafond d'emplois diminue de 111 équivalents temps plein travaillé, pour se fixer à 6 131 en 2008. Cette évolution est conforme à la logique du plan d'ajustement des effectifs fixé par le contrat pluriannuel de performances.

Le programme « Statistiques et études économiques » pâtit de l'absence préjudiciable d'une comptabilité analytique, qui permettrait l'analyse de ses coûts et un véritable contrôle de gestion. Cette piste d'amélioration devra être rapidement empruntée pour maintenir le niveau de performance de ce programme, qui était jusqu'à présent satisfaisant.

Le nouveau programme « Politique économique et de l'emploi » cherche à décloisonner les politiques en faveur de la compétitivité des entreprises et les politiques de l'emploi.

Dans cette perspective, il vise à faire travailler en commun la direction générale du trésor et de la politique économique, la DGTPE, la direction de la législation fiscale, la DLF, et la direction générale de l'emploi et de la formation professionnelle, la DGEFP. Si cet objectif doit être encouragé, seul le temps permettra toutefois de juger de la réussite en la matière. En effet, il ne faut pas se cacher que les directions concernées se caractérisent par des cultures administratives *a priori* relativement éloignées les unes des autres. Au total, les crédits de ce programme s'élèvent à 392,6 millions d'euros.

Très hétérogène, ce dernier doit encore être perfectionné pour remplir véritablement son rôle de « trait d'union » entre la politique en faveur de la compétitivité des entreprises et la politique de l'emploi. Ainsi, des dépenses fiscales

sans lien direct avec le programme y figurent pourtant, par exemple, des réductions de droits pour les donations dont le rattachement doit être incontestablement modifié.

Plus largement, l'hétérogénéité du programme et la multiplication des interactions entre les différents programmes du ministère de l'économie, des finances et de l'emploi, rendent extrêmement complexe l'analyse des coûts relatifs à la DGTPE, à la DLF et à la DGEFP.

De même, la mesure de la performance de ce programme n'est pas satisfaisante et les indicateurs proposés ne sont pas suffisamment adaptés. Surtout, son volet « emploi » ne fait l'objet d'aucune évaluation de performance, ce qui traduit une volonté politique n'ayant pas encore trouvé sa pleine application en loi de finances.

Tout se passe comme si le programme « Politique économique et de l'emploi » n'était pas allé au bout de sa logique et s'était, en définitive, arrêté au milieu du gué ! Dans ces conditions, il conviendra de suivre avec la plus grande attention sa nécessaire évolution l'année prochaine, en espérant une plus grande homogénéité de ses actions dans le prochain projet de loi de finances.

En conclusion, et malgré ces remarques finales qui devront trouver des réponses dans les prochains projets de budget, la commission des finances propose au Sénat d'adopter les crédits de la mission et de chacun de ses programmes. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP.)*

**M. le président.** La parole est à Mme le rapporteur pour avis.

**Mme Odette Terrade, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la mission que nous examinons aujourd'hui, intitulée « Pilotage de l'économie française », ne représente pas de gros enjeux budgétaires en tant que tels, puisque, sur les 841 millions d'euros dont elle est dotée pour 2008, les crédits de personnels en représentent 70 %, le reste étant essentiellement constitué de crédits de fonctionnement.

En revanche, elle soulève des questions importantes sur les outils de pilotage de l'économie française, puisque la moitié de ses crédits concerne le financement de l'INSEE, qui se trouve cette année au cœur de plusieurs débats importants.

Le premier débat d'importance, dont notre commission s'était largement fait l'écho l'an dernier, porte sur la mesure de l'inflation et l'indice des prix. Depuis l'année dernière, cette question a fait son chemin et les points principaux qui expliquent le décalage entre l'indice des prix et la perception de nos concitoyens ont été identifiés.

Vous avez annoncé, monsieur le secrétaire d'État, la constitution d'une commission dédiée à la mesure du pouvoir d'achat. Pouvez-vous nous indiquer les évolutions envisagées sur ce sujet et nous préciser, notamment, s'il est prévu de modifier l'indice des prix à la consommation lui-même ou s'il est envisagé simplement de créer de nouveaux indices ?

Le deuxième débat qui a concerné l'INSEE cette année concerne le calcul du taux de chômage. L'institut a en effet décidé, au mois de mars de cette année, de reporter à l'automne la publication des chiffres du chômage pour 2006, du fait d'une trop grande divergence entre les résultats de son enquête « Emploi » et les données de l'ANPE.

Depuis, un groupe de travail s'est mis en place au sein du Conseil national de l'information statistique, le CNIS, dont les conclusions devraient être connues d'ici la fin de l'année.

Parallèlement, un autre rapport a été confié à l'Inspection générale des finances et certaines de ses préconisations ont d'ores et déjà été retenues. Ainsi le taux de chômage pour 2006, publié finalement le 12 novembre, intégrait-il déjà des modifications de calcul suggérées par ce rapport.

Je regrette, pour ma part, que l'on n'ait pas attendu les conclusions du groupe de travail du CNIS avant de modifier ainsi le mode de calcul du taux de chômage. Je relève en revanche que, parmi ces propositions, figurait une bonne suggestion, consistant à doubler la taille de l'échantillon de l'enquête « Emploi ». Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le secrétaire d'État, si cette mesure sera mise en œuvre ? Dans ce cas, l'INSEE sera-t-il doté de moyens supplémentaires ou ce doublement s'effectuera-t-il à moyens constants ? La réduction mécanique des effectifs de l'INSEE, observée d'année en année, sera-t-elle atténuée ?

Le troisième débat a trait à l'indépendance de l'INSEE. Le code de bonnes pratiques de la statistique européenne, promulgué en 2005, prévoit que l'indépendance de l'autorité statistique est inscrite dans le droit. Or la France est l'un des rares pays européens qui ne respecte pas ce principe.

Une réflexion est en cours à l'INSEE sur ce sujet. Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le secrétaire d'État, où en est cette réflexion ? Une loi est-elle envisagée ? Est-il prévu de créer un haut conseil composé de personnalités indépendantes ?

En tout état de cause, notre commission juge qu'il serait préjudiciable de transformer l'INSEE en établissement public ou en agence. Le statut public des administrateurs de l'INSEE garantit, en effet, à la fois leur indépendance, leur polyvalence et leur rôle de coordonnateurs de l'ensemble des statistiques produites par les différents ministères.

J'en viens à présent au deuxième programme de la mission, doté de 392,7 millions d'euros, qui regroupe notamment les crédits des personnels de la direction générale du Trésor. Ce programme a subi directement les conséquences des modifications intervenues au mois de mai dans les découpages ministériels, puisque la politique économique et la politique de l'emploi ont été regroupées sous l'autorité d'un même ministère.

Je regrette que ce changement se soit effectué dans une certaine précipitation, qui explique sans doute que le programme ne comporte aucun objectif ni aucun indicateur de performance relatifs à la politique de l'emploi. Pouvez-vous nous indiquer quelles évolutions sont envisagées sur ce sujet, et nous préciser en quoi le rattachement à la présente mission des crédits de personnel de la délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle permettra une meilleure coordination des politiques ?

Sous le bénéfice de ces observations, la majorité de la commission des affaires économiques a émis un avis favorable sur les crédits de cette mission.

**M. Charles Revet.** Très bien !

**M. le président.** J'indique au Sénat que la conférence des présidents a fixé pour cette discussion à cinq minutes le temps de parole dont chaque groupe dispose. Toutefois, le groupe du Rassemblement démocratique et social européen a souhaité reporter une partie du temps de parole dont il bénéficiait au titre d'autres missions ; il dispose donc de dix minutes pour la présente mission.

Je vous rappelle que le temps de parole attribué à chaque groupe pour chaque discussion comprend le temps d'intervention générale et celui de l'explication de vote.

Par ailleurs, le Gouvernement dispose au total de dix minutes pour intervenir.

La parole est à M. Jean-Claude Danglot.

**M. Jean-Claude Danglot.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, compte tenu des cinq minutes qui me sont allouées pour exprimer l'avis du groupe communiste républicain et citoyen sur la mission « Pilotage et conduite de l'économie », je concentrerai mes propos sur l'Institut national de la statistique et des études économiques.

Récemment, l'Institut a annoncé une série de modifications concernant ses enquêtes sur l'emploi, notamment l'augmentation de la taille de l'échantillon de référence. Selon nous, cette évolution ne peut être envisagée que si des moyens financiers et en personnels supplémentaires sont accordés

Or, la loi de finances et le contrat pluriannuel de performance, signé en février dernier entre le secrétaire général du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, le directeur du budget et le directeur général de l'INSEE, ne vont pas dans ce sens. Ainsi, le contrat de performance prévoit une réduction des emplois équivalents temps plein travaillé de 5,4 % sur trois ans. Le Gouvernement confirme donc, encore une fois, sa politique de démantèlement des administrations de l'État, poussant vers la privatisation un nombre croissant de missions d'enquête et de contrôle.

En ce qui concerne plus précisément les missions de l'INSEE, je voudrais maintenant aborder deux questions d'importance pour nos concitoyens : les chiffres du chômage et l'indice des prix.

Notre assemblée – comme chacun d'entre nous, j'en suis persuadé – est convaincue qu'une statistique indépendante est un outil essentiel de démocratie politique. Garantir cette indépendance nécessite de s'interroger sur l'existence d'éventuelles pressions politiques sur les institutions statistiques mais, également, d'assurer la transparence méthodologique.

Or, en janvier dernier, l'INSEE a pris une décision unique dans son histoire en reportant la publication des chiffres du chômage au lendemain de l'élection présidentielle. En effet, contrairement aux déclarations triomphales du gouvernement de Villepin, le taux de chômage moyen n'était vraisemblablement pas descendu à 8,7 % de la population active, mais avoisinait les 9,8 %.

Ce taux était certainement très gênant pour un candidat à l'élection présidentielle, membre du gouvernement depuis plusieurs années, et qui n'entendait pas mener une politique économique et sociale très différente ! Nous ne pouvons que constater l'existence d'un véritable problème d'indépendance de la statistique et de sa crédibilité.

Selon le Gouvernement, le chômage baisse. Or, comme l'a rappelé la sénatrice Odette Terrade dans son rapport, l'INSEE confesse lui-même que la modification de sa méthode de calcul a abouti à réduire le taux de chômage de presque un point au deuxième trimestre de 2007 ! Une chose est sûre, si le chômage baisse, le nombre de chômeurs au sens du Bureau international du travail est supérieur aux 2,2 millions affichés à la fin du mois de juillet 2007 par le ministère de l'économie, des finances et de l'emploi !

Pourquoi croyez-vous que nos concitoyens ne ressentent pas l'amélioration du marché de l'emploi ? Sans doute parce que les chiffres que vous assétez ne rendent pas compte de la réalité ! Dans les chiffres de l'ANPE, des populations

entières ne sont pas prises en compte : est-ce à croire que ces personnes n'existent plus ? Or, si le taux de chômage s'est stabilisé, l'ensemble des gens privés d'emploi, se trouvant dans des situations précaires, a continué de progresser.

À titre d'exemple, dans mon département, tous les secteurs sont touchés. C'est ainsi que 10 000 emplois industriels ont été supprimés durant ces quatre dernières années, dans le textile, et notamment dans le secteur de la dentellerie, qui continue à délocaliser à outrance, dans la chimie, chez les équipementiers automobiles, dans l'agroalimentaire, la verrerie – avec Arc international –, l'industrie papetière et dans bien d'autres encore. Le secteur public n'est pas épargné : hôpitaux, tribunaux, enseignement. L'annonce récente de 7 000 suppressions de contrats de travail dits « aidés », dans le seul département du Pas-de-Calais, sème également le doute sur les résultats que vous présentez. En revanche, ces salariés attendent pour cette fin d'année leur lettre de licenciement, qui, elle, sera bien réelle !

Je ne souhaite pas continuer dans la froideur de vos statistiques. Je m'attacherai surtout à vous dire ce qu'elles représentent dans la vie concrète de milliers de personnes, qui souhaitent tout simplement vivre dignement de leur travail !

En octobre 2007, une délégation d'une centaine de demandeurs d'emploi du Nord-Pas-de-Calais a entrepris une marche pour le respect de la dignité humaine et le droit au travail. Le samedi 27 octobre, à l'issue de leur périple qui les a conduits à traverser six départements, ils ont remis 4 500 *curriculum vitae* à l'Élysée, à l'intention du Président de la République.

À ce jour, aucune offre d'embauche n'est parvenue à ces milliers de demandeurs d'emploi qui ont fait cette démarche. Pourtant, le Président de la République avait promis, lorsqu'il était candidat, de proposer deux emplois adaptés à chaque chômeur. La livraison se fait toujours attendre dans les ANPE ! Le Gouvernement est-il vraiment capable d'honorer cet engagement chiffré ?

Au regard de l'inadéquation des mesures annoncées par le Président de la République pour répondre à la baisse du pouvoir d'achat des Français et à la précarisation accrue du monde du travail, je crois qu'il n'était pas inutile, dans une mission consacrée au pilotage et à la conduite de l'économie, d'aborder la question des décalages existant entre la perception de la réalité par le Gouvernement et par les Français. Même si je reste persuadé que l'insuffisance des actions menées relève plus de l'absence de volonté politique que de la cécité ! (*Mme Odette Terrade applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. Aymeri de Montesquiou.

**M. Aymeri de Montesquiou.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la mission « Pilotage de l'économie française » est la nouveauté de ce projet de loi de finances pour 2008. Elle est majeure, en l'état actuel des choses, tant il est vrai que notre politique budgétaire ne permet ni une allocation efficace des ressources, ni leur redistribution équitable, ni une stratégie macroéconomique de l'État.

Si notre pays ne dispose plus de l'ensemble des leviers budgétaires depuis le traité de Maastricht, celui-ci nous laisse néanmoins une latitude d'action importante. Mais – c'est un point capital – il serait absolument contre-productif d'agir sans tenir compte de ce que font nos voisins européens.

Le principal mal dont souffre notre économie réside aujourd'hui, sans aucun doute, dans une compétitivité très moyenne. Le forum économique mondial nous classait ainsi, en 2006, au dix-huitième rang mondial, en recul de six places. Sont en cause notre déficit public, l'efficacité limitée de notre système éducatif et l'incroyable rigidité de notre marché du travail. Certes, nous sommes restés au même rang en 2007, mais est-ce une consolation ?

Nos compatriotes demandent légitimement à mieux vivre du fruit de leur travail. Or, une hausse des salaires doit absolument s'accompagner de profondes réformes structurelles en faveur de la compétitivité. Rappelons la crise de 1983, lorsque la politique de hausse des coûts avait conduit à une explosion de l'inflation, au creusement abyssal de notre déficit commercial et à trois dévaluations. Aujourd'hui, l'euro fort semble nous protéger, mais, en réalité, il cache les maux qui nous frappent.

Agissons donc sans attendre, monsieur le secrétaire d'État !

Avant tout, la résorption de notre déficit public est en cause. Pourquoi ne pas s'inspirer de nos voisins allemands ? D'un déficit de 2,5 % en 2005, comparable au nôtre, ils passeront probablement à excédent budgétaire à partir de 2010, voire 2009, selon certains experts.

Depuis vingt-sept ans, aucun Premier ministre français n'a présenté devant le Parlement un budget en équilibre. Quelles raisons pouvez-vous donner, monsieur le secrétaire d'État, pour que l'on puisse croire que cela va changer ?

Selon le programme de stabilité 2009-2012, transmis à la Commission, l'objectif de réduction de la dette publique a encore été modéré pour viser 63,2 % en 2009 et 60 % en 2012. Pourquoi ? Cette politique est très négative vis-à-vis tant de nos partenaires que de nos compatriotes, l'État montrant en la matière un exemple déplorable.

La littérature est abondante et tous les avis d'experts convergent pour estimer que notre dette ne sera plus soutenable à terme.

Je citerai quelques exemples, pour mémoire.

En 2004, le rapport Camdessus préconisait notamment une décrue des effectifs de fonctionnaires, la généralisation de la contractualisation dans le secteur public ou l'adoption d'une approche budgétaire contra-cyclique ; en 2005, le rapport Pébereau recommandait, quant à lui, de stabiliser les dépenses de l'État en euros courants, d'affecter intégralement les recettes exceptionnelles au désendettement, ou encore de gager une dépense nouvelle par la suppression à due concurrence d'une autre dépense ; enfin, dans son récent rapport sur les perspectives économiques 2008-2012, notre collègue Joël Bourdin en appelle, de son côté, au ciblage d'une croissance potentielle plus élevée tout en resserrant la norme des dépenses publiques.

Monsieur le secrétaire d'État, rationaliser les postes de dépenses de l'État est impératif. La fonction publique représente 25 % de la population active française, contre 16 % en moyenne dans les pays de l'OCDE. De 1990 à 2001, ses effectifs sont passés de 3,9 millions à 4,7 millions d'agents, soit une hausse de 23 %, supérieure de neuf points à celle du nombre des salariés du privé. Enfin, en 2003, la rémunération moyenne nette d'un agent public était supérieure de 14 % à celle d'un salarié du privé, à fonctions équivalentes.

Cet aperçu donne le ton de la nécessité d'une réforme de l'État. Mettons en place une gouvernance déterminée et efficace.

Que s'est-il fait, ailleurs ?

En 2000, la Suisse a supprimé le statut de fonctionnaire pour y substituer un contrat individuel de droit public, fondé sur l'efficacité et la mobilité de l'agent, ouvrant la possibilité d'un licenciement, en contrepartie d'une meilleure rémunération. Les effectifs sont ainsi passés, à qualité constante, de 140 000 en 1996 à 110 000 en 2004.

Dans les années quatre-vingt-dix, la Suède a diminué de moitié ses effectifs de fonctionnaires. Ceux-ci sont aujourd'hui employés sous contrat de droit privé avec pour objectif la gestion la plus efficace des services de l'État, ce qui, au final a conduit à une amélioration de la qualité de ces services.

Monsieur le secrétaire d'État, la discussion des crédits de la mission « Pilotage de l'économie française » ne revêt malheureusement pas la dimension qui devrait être la sienne. Les montants engagés – 392,6 millions d'euros – paraissent bien faibles comparés à la masse des quarante-huit missions de l'ensemble du budget pour 2008. Ils financent pourtant des services essentiels au redressement de notre économie, destinés à mettre en place une véritable révolution culturelle élaborant la stratégie qu'il nous faut adopter.

Nous ne pouvons plus nous contenter aujourd'hui d'une politique budgétaire d'accompagnement, aux marges de manœuvre dérisoires. Seule une politique ambitieuse, mais aussi courageuse, qui, si elle est sans doute difficile à mettre en place, n'en est pas moins vitale, pourra remettre la France sur la voie de la prospérité.

Vous êtes convaincu, monsieur le secrétaire d'État, de l'efficacité et de l'équité d'une politique sociale libérale. Je souhaite que vous en soyez l'initiateur. (*Applaudissements sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Hervé Novelli, secrétaire d'État chargé des entreprises et du commerce extérieur.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, nous examinons ce matin une partie des crédits du ministère de l'économie, des finances et de l'emploi, regroupés dans la mission « Pilotage de l'économie française ».

Je souhaiterais, sans attendre, remercier les deux rapporteurs, tant M. Massion que Mme Terrade, pour leur contribution à ce débat ; j'y reviendrai dans quelques instants.

Il est vrai que, pour la première fois, quatre grandes directions ont été réunies au sein d'une même enveloppe budgétaire : la direction générale du Trésor et de la politique économique, la direction de la législation fiscale, la délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle, ainsi que l'Institut national de la statistique et des études économiques.

Je souhaiterais, plutôt que de m'attarder sur tel ou tel chiffre, répondre aux interrogations et aux remarques qui ont été formulées sur cette mission. À cet égard, je voudrais souligner la convergence de vues entre le Gouvernement et les deux rapporteurs

Je centrerai mon propos sur l'INSEE.

En effet, aujourd'hui, l'INSEE constitue bien le cœur d'une politique destinée à donner au Gouvernement, ainsi qu'à l'opinion, un certain nombre d'indicateurs économiques pertinents. Je profite de cette occasion pour saluer la présence parmi nous de son nouveau directeur général,

M. Jean-Philippe Cotis, et je veux redire combien le Gouvernement est attaché à la fois à la clarté des chiffres et à l'indépendance de cet institut national.

Deux indicateurs doivent être complétés, ou tout au moins modernisés – tel est le sens de certains de vos propos que nous partageons –, à savoir l'indice des prix à la consommation, pour mieux tenir compte de la réalité vécue par les ménages, et les chiffres du chômage.

Vous le savez, le 23 octobre dernier, le ministre de l'économie, des finances et de l'emploi a annoncé la constitution d'une commission consacrée à la mesure du pouvoir d'achat. L'Assemblée nationale elle-même a initié une mission d'information sur ce même sujet.

Quant à la mission qui a été confiée à M. Alain Quinet par Mme le ministre de l'économie, elle rendra ses conclusions au printemps 2008, et proposera des indicateurs complémentaires, affinés, concernant la mesure du pouvoir d'achat. Cette commission fait porter son attention, en particulier, sur le thème des « dépenses contraintes », en proposant une définition suffisamment précise et consensuelle pour permettre le calcul, sur une base régulière, des indices d'évolution. De plus, elle devrait suggérer à l'INSEE – telle est, en tout cas, son intention – de mettre au point des indicateurs complémentaires distinguant l'évolution du coût de la vie pour les locataires, d'une part, et pour les propriétaires, d'autre part. Nous lui laissons le temps de travailler.

Pour ce qui est des chiffres du chômage, le rapport de l'Inspection générale des finances et de l'Inspection générale des affaires sociales a été rendu le 24 septembre dernier. Il dresse un constat précis des divergences entre les différentes sources. Aucune suspicion n'a donc plus lieu d'être à cet égard, monsieur Danglot !

Sur la base des améliorations statistiques entreprises, l'INSEE a rendu publique, le 14 novembre, une série révisée de taux de chômage jusqu'au premier semestre de 2007.

Le taux de chômage en France – la pente est avérée – diminue continuellement pour atteindre 8,1 % au deuxième trimestre de 2007. Il s'agit là, à mes yeux, d'une excellente nouvelle, qui ne peut qu'être bien accueillie sur toutes les travées de cette assemblée, et qui nous encourage, monsieur de Montesquiou, à aller plus loin dans les réformes structurelles dont notre économie a besoin. J'en dirai un mot dans quelques instants.

Enfin, un groupe de travail présidé par M. Jean-Baptiste de Foucauld au sein du Conseil national de l'information statistique, le CNIS – Mme Terrade en a parlé – a été chargé de proposer de nouveaux indicateurs en matière d'emploi, de chômage, de sous-emploi et de précarité de l'emploi.

Ce groupe de travail, je tiens à le préciser, analyse des situations intermédiaires se situant entre l'emploi et le non-emploi. Il vise à proposer un élargissement de la palette des indicateurs, et non pas à modifier l'indicateur concernant la mesure du taux de chômage, ces deux éléments étant distincts. Cette mesure a d'ores et déjà été modifiée et restera inchangée dans les mois qui viennent.

Vous avez évoqué, madame Terrade, l'indépendance de l'INSEE.

Je veux vous dire une nouvelle fois que le Gouvernement est très attaché à cette indépendance, dans la mesure même où, comme vous l'avez justement indiqué, elle constitue la garantie de l'efficacité de cet institut, de sa fiabilité et de la confiance que les citoyens mettent dans notre appareil statistique.

Cette indépendance est déjà assurée *de facto* et je puis vous indiquer aujourd'hui que, comme vous, nous envisageons de l'inscrire dans le droit. Cela nous permettra de faire coïncider le droit et la pratique, conformément aux recommandations du code de bonnes pratiques de la statistique européenne de 2005. Nous ferons, dans quelques temps, des propositions dans ce sens.

Je répondrai maintenant sur quelques points, qui ont été mentionnés par les uns et les autres.

Je vous rappellerai, madame Terrade, que le CNIS réalise en ce moment même un certain nombre de travaux distincts de ceux qui concernent la nouvelle mesure du taux de chômage ; nous attendons leur conclusion.

Monsieur le rapporteur spécial, vous avez souligné que les indicateurs accolés à la mission « Pilotage de l'économie française » ne sont pas pertinents. Personnellement, je suis prêt à partager votre avis, mais je souhaiterais vous faire remarquer que la pertinence des indicateurs concernant le travail et l'emploi doit s'apprécier au sein de la mission « Travail et emploi ».

En effet, comparons, si vous le voulez bien, les moyens dévolus à cette mission à ceux qui sont inscrits dans la mission « Développement et régulation économiques ». La mission « Travail et emploi » bénéficie de 11,3 milliards d'euros, contre 20 millions d'euros consacrés aux moyens de fonctionnement des administrations dans le programme que nous examinons en cet instant !

Dès lors, il est clair que ces indicateurs ont toute leur place dans la mission « Travail et emploi », même si je vous donne acte du fait que l'on peut améliorer les indicateurs qui se trouvent accolés à la mission que nous étudions aujourd'hui.

Monsieur de Montesquiou, vous vous êtes livré à une profession de foi sur la nécessité de doter notre pays de finances équilibrées. Tel est, évidemment, le dessein de ce Gouvernement. Vous avez également remarqué, avec raison, que, sous tous les gouvernements précédents, les finances publiques avaient affiché des déficits. Pour notre part, nos objectifs sont clairement définis : rétablir ces équilibres et faire baisser l'endettement de l'État.

Le Gouvernement s'est engagé dans une double politique.

D'une part, il entend relancer la compétitivité des entreprises et de l'économie françaises. Une économie durablement sous-compétitive serait, en effet, dans l'incapacité de rétablir l'équilibre de nos finances. C'est pour cela que les pouvoirs publics ont adopté par le Parlement des textes qui visent par exemple, à libérer le travail ou à favoriser l'investissement dans le capital des PME par des mesures relatives à l'impôt de solidarité sur la fortune. C'est encore pour cela que le Gouvernement mène une politique globale en faveur de l'innovation, ainsi que nos débats de ce matin viennent de le montrer. Toutes ces actions tendent vers un unique but, mettre nos entreprises en situation de compétitivité.

D'autre part, le Gouvernement se livre à une revue générale des politiques publiques, afin de réformer l'État et de le rendre plus efficace pour un coût moindre. Il va de soi que, comme vous, monsieur le sénateur, je suis partisan de la baisse de nos dépenses publiques. Elle est nécessaire, mais elle ne peut se faire que dans ce cadre !

Je ne saurais trop vous encourager à soutenir ce Gouvernement, monsieur le sénateur. Vous faites partie de la majorité...

**M. Paul Raoult.** Il peut avaler des couleuvres ! (*Sourires.*)

**M. Hervé Novelli, secrétaire d'État.** ...et, à ce titre, nos convergences de vue sont nombreuses, je l'ai bien noté.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je conclurai en rappelant, une fois encore, que le Gouvernement est fortement déterminé à mener une politique économique cohérente. Nous avons examiné les outils de cette politique. Mais, au-delà de ces instruments, et vous avez eu raison de le souligner, il est à la fois une volonté qui s'exprime au plus haut niveau de l'État et une ligne de conduite cohérente, pour rendre à notre économie la compétitivité et donc la croissance dont nous avons besoin. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits de la mission « Pilotage de l'économie française » figurant à l'état B.

#### ÉTAT B

(*En euros*)

MISSION	AUTORISATIONS d'engagement	CRÉDITS de paiement
<b>Pilotage de l'économie française .....</b>	<b>838 594 074</b>	<b>841 249 725</b>
Statistiques et études économiques ..	447 839 403	450 649 403
<i>Dont titre 2 .....</i>	377 915 055	377 915 055
Politique économique et de l'emploi ..	390 754 671	390 600 322
<i>Dont titre 2 .....</i>	220 437 273	220 437 273

**M. le président.** Je n'ai été saisi d'aucune demande d'explication de vote avant l'expiration du délai limite.

Je mets aux voix les crédits de la mission.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des crédits de la mission « Pilotage de l'économie française ».

#### Rappel au règlement

**M. le président.** La parole est à M. Éric Doligé, pour un rappel au règlement.

**M. Éric Doligé.** Je ne voudrais pas que les propos qu'a tenus Jean-Claude Danglot sur l'état de la santé économique du pays produisent une fausse impression.

Il a présenté un constat au travers d'un prisme particulier, celui de la région Nord-Pas-de-Calais. Or cette région n'est pas représentative de la situation de la France. Le chômage baisse réellement dans de nombreux départements et dans de nombreuses régions.

C'est pourquoi je l'invite à voyager...

**Mme Odette Terrade.** C'est déplacé !

**M. Paul Raoult.** Ce n'est pas un rappel au règlement !

**M. Éric Doligé.** ...et à se souvenir que la responsabilité des politiques économiques a été en grande partie confiée aux régions.

**M. Jean-Claude Danglot.** Ce n'est pas un rappel au règlement, c'est de la censure !

**M. Éric Doligé.** Il faudrait examiner les actions mises en œuvre par la région Nord-Pas-de-Calais. Je vais m'y intéresser de près dans les jours qui viennent !



Monsieur Danglot, la France n'est pas à l'image des départements du Nord et du Pas-de-Calais ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. le président.** Monsieur Doligé, votre intervention n'est pas à proprement parler un rappel au règlement !

**M. Jean-Claude Danglot.** Je proteste, monsieur le président !

**M. Paul Raoult.** C'est scandaleux !

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quinze heures.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à douze heures trente-cinq, est reprise à quinze heures cinq.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 2008, adopté par l'Assemblée nationale.

## Écologie, développement et aménagement durables

### Budget annexe : Contrôle et exploitation aériens

#### Compte spécial : Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route

**M. le président.** Le Sénat va examiner les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » (et article 44).

Il examinera ensuite les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et du compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

La parole est à M. Alain Lambert, rapporteur spécial.

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le secrétaire d'État, avec le ministre d'État, vous êtes, en quelque sorte les ministres du moyen et du long terme. C'est donc une immense responsabilité qui vous a été confiée et l'écume médiatique des jours ne comptera pour rien dans le jugement que portera l'histoire sur le réveil des sociétés modernes face aux défis du développement durable.

Pardon de placer le débat budgétaire relatif à vos fonctions au rang d'une question de principe, mais, au final, que sont les comptes, sinon la traduction de la politique voulue par le pays dans un domaine de cette importance ?

Revenant à mon humble condition de rapporteur spécial, il me semble utile de rappeler, pour éclairer la Haute Assemblée, que les trois missions qui vont faire l'objet d'un intérêt commun sont d'importance très différente, si l'on s'en tient au montant des crédits budgétaires et extrabudgétaires en jeu.

La nouvelle mission « Écologie, développement et aménagement durables » représente 10 milliards d'euros de crédits budgétaires auxquels s'ajoutent 2 milliards d'euros de fonds de concours et 3 milliards d'euros de dépenses fiscales. Le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » s'élève à 1,9 milliard d'euros. Le compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » représente 204 millions d'euros.

Cependant, ces trois missions ont un point commun, à savoir qu'elles traduisent les orientations nouvelles résultant de la création d'un grand ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, dont la volonté et l'ambition sont de placer le développement durable au centre de la stratégie politique des prochaines années.

À cet égard, nous avons noté que cette nouvelle approche, même si elle relève parfois encore du simple symbole, est déjà sensible dans plusieurs des programmes que nous examinons. Pour vous le prouver, je veux vous citer quelques exemples, mes chers collègues.

D'abord, parmi les anciens programmes de la mission « Transports », le programme 203 « Réseau routier national » place au premier plan l'entretien des infrastructures, avant leur développement, alors que le programme 226 « Transports terrestres et maritimes » s'oriente plus clairement vers le développement des modes complémentaires et alternatifs à la route.

Ensuite, en ce qui concerne le secteur aérien, la Direction générale de l'aviation civile, la DGAC, a fait de l'élaboration d'une politique de développement durable l'une de ses missions stratégiques pour l'année 2008, avec, notamment, la volonté de mettre en œuvre le plus rapidement possible la directive communautaire qui vise à inclure les émissions de gaz carbonique de l'aviation dans le système européen d'échange de quotas d'émission.

Enfin, le programme 174 « Énergie et matières premières » fait figurer la lutte contre le changement climatique au sein des priorités stratégiques.

Mes chers collègues, la commission des finances se félicite de la priorité ainsi donnée aux enjeux écologiques au sein du projet de budget pour 2008, en particulier de la volonté exprimée par le ministre d'État d'amplifier l'action de rénovation et d'entretien des réseaux routier, ferroviaire ou fluvial.

Comme vous, monsieur le secrétaire d'État, la commission des finances a les yeux rivés sur le durable, le moyen et le long terme, tant l'immédiat impose sa dictature à tous et sur tout. Cependant, elle s'est préoccupée de l'absence de traduction financière et budgétaire des orientations proposées aux termes du Grenelle de l'environnement. Alors que le projet de budget a été élaboré avant le dépôt des conclusions auxquelles il a abouti, l'amplification des reports modaux dans le domaine du transport, notamment sur le réseau ferroviaire, appelle, selon elle, des précisions sur les modalités de leur financement. Monsieur le secrétaire d'État, nous écouterons vos réponses avec grande attention, car elles sont nécessaires.

Si le projet de budget pour 2008 donne lieu à une nouvelle maquette budgétaire issue de la création du ministère d'État, nous sommes très attentifs aux conséquences de cette réorganisation sur la structure administrative des anciens ministères. Des informations parcellaires circulent relatives à des décisions qui seront annoncées, paraît-il, le 15 décembre prochain. Il serait souhaitable, monsieur le secrétaire d'État, que vous nous donniez au moins les grandes lignes de cette réforme, afin que le Parlement ne les découvre pas dans la presse. Ce n'est pas l'idée que nous nous faisons des relations entre l'exécutif et le législatif.

J'en viens aux trois programmes que j'ai eu la charge d'examiner, au nom de la commission des finances.

Le programme 226 « Transports terrestres et maritimes » regroupe les moyens mis en œuvre pour le transport ferroviaire, fluvial et maritime, ainsi que pour l'intermodalité. Je formulerai trois observations à son sujet.

Malgré l'affichage, pour 2008, d'une réorientation très claire des priorités vers un renforcement de la politique de report modal en contrepoint de la route, la soutenabilité globale du programme nous semble très fragile. J'insiste sur ce point.

Le programme 226 représente 2 milliards d'euros. Ces crédits sont complétés par des montants importants de fonds de concours qui proviennent, pour l'essentiel, de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF. Ces fonds de concours seront en diminution de 8,6 % en 2008 par rapport à 2007. Ils restent pourtant indispensables à l'équilibre budgétaire du programme, ce qui explique la grave incertitude qui pèse sur le financement futur de l'AFITF à partir de 2009.

Le point le plus positif du programme réside dans l'effort particulier qui est réalisé pour la remise en état du réseau ferroviaire, si indispensable et si urgent.

Le plan de rénovation 2006-2010 sera respecté en 2008. Il vise notamment à poursuivre la suppression des ralentissements, en priorité sur les lignes les plus empruntées. En conséquence, la subvention de régénération versée à Réseau ferré de France, RFF, est augmentée pour atteindre désormais le niveau prévu par le plan de rénovation. Il y a lieu de s'en réjouir.

La convention de gestion du réseau, qui définit les conditions d'exécution et de rémunération des missions réalisées par la SNCF pour le compte de RFF, est fixée pour la première fois dans un cadre pluriannuel – 2007-2010 – qui donne à RFF et à la SNCF la visibilité nécessaire pour mieux s'organiser, pour gagner en productivité et pour optimiser ainsi les dépenses. C'est un vrai progrès !

Enfin, mes chers collègues, une inquiétude pèse sur l'équilibre de Réseau ferré de France. Le projet de budget prévoit une diminution de 5,4 % de la contribution aux charges d'infrastructures versée par l'État à RFF, contribution destinée à financer l'entretien du réseau ferroviaire.

Réseau ferré de France est donc amené, mécaniquement, à dégager de nouvelles ressources soit par l'augmentation des péages, soit par la cession de ses biens. Mais les recettes tirées des péages sont affectées par la baisse de la circulation des trains de fret et les perspectives pour 2007 et 2008 du produit des cessions sont moins favorables qu'en 2006.

L'estimation du projet annuel de performances, qui envisage une plus-value de 121 millions d'euros reversée à RFF en 2008, paraît donc bien optimiste. Vous le savez, monsieur le secrétaire d'État, les membres de la commission des finances s'intéressent certes beaucoup aux budgets initiaux, mais plus encore à l'exécution. Nous apprécierons la sincérité de la budgétisation initiale au moment de l'exécution. Mais nous avons confiance en vous, et nous ne saurions vous surprendre en flagrant délit d'insincérité !

Dans le contexte que je viens de rappeler, la dégradation des résultats de RFF risque de se poursuivre en 2008.

Bien que le sujet soit d'importance, je passe rapidement sur le programme 173 « Passifs financiers ferroviaires », qui a pour finalité de contribuer au désendettement des deux établissements publics ferroviaires, RFF et la SNCF.

La première action, « Désendettement de RFF », est dotée de 730 millions d'euros. Ce montant conduit à un apurement de la dette de RFF en 2046 ! Faut-il vous souhaiter, monsieur le secrétaire d'État, d'être encore au banc du Gouvernement à cet horizon ? (*Sourires.*) Je rappelle que cette dette, à la fin de l'année 2006, atteignait 27 milliards d'euros.

La seconde action, « Désendettement de la SNCF », représente 597 millions d'euros. La contribution de l'État diminue par rapport à 2007 de 30 millions d'euros, ce qui devrait retarder de dix-huit mois l'échéance d'apurement, ainsi repoussée à 2028. Monsieur le secrétaire d'État, il faudrait que vous restiez au Gouvernement pendant vingt ans encore pour avoir une chance d'apurer cette dette ! Je vous souhaite bon courage ! (*Nouveaux sourires.*)

Ce retard s'ajoute au report antérieur qui avait, en 2006, porté le délai prévisionnel d'apurement de 2023 à 2027.

En ce qui concerne la performance, l'absence d'indicateurs a été comblée et la commission des finances a eu satisfaction avec l'insertion d'un indicateur qui mesure l'écart entre le coût moyen de financement des établissements publics ferroviaires et le coût moyen de financement de l'État. Il faut toutefois rester prudent avec les résultats affichés, car les objectifs de gestion et les contraintes qui pèsent sur les deux établissements doivent naturellement être pris en compte. Mais, au moins, cet indicateur permettra d'évaluer les tendances, point essentiel pour la commission des finances.

Je termine par un programme qui vous est particulièrement cher, monsieur le secrétaire d'État, car vous êtes un spécialiste de ces questions, le programme 205 « Sécurité et affaires maritimes ». Il avait fait l'objet d'une refonte importante en 2007 et avait été marqué par un effort pour l'équipement des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les CROSS.

Ce « petit » programme, en termes budgétaires – il représente 132 millions d'euros en autorisations d'engagement et 136 millions d'euros en crédits de paiement – évolue peu pour 2008.

Deux indicateurs de performance méritent toutefois une attention particulière.

Le premier est celui du nombre d'infractions constatées à la pêche, qui est en forte hausse et témoigne de l'effort qui a été accompli pour améliorer le ciblage des actions et le redéploiement des moyens à la suite de la condamnation de la France par la Commission européenne lors du contentieux dit du poisson sous-taille. Le sujet des risques « budgétaires » liés à ces condamnations n'est en effet pas négligeable.

L'autre indicateur remarquable – je tiens à vous en féliciter, afin que vous puissiez transmettre ces compliments à ceux qui les méritent, et ô combien ! – est celui de l'évolution de l'emploi dans la filière du transport maritime, dont la cible, c'est-à-dire le nombre de marins de nationalité française, a été très sensiblement relevée à l'horizon 2010, ce qui donne une perspective plus ambitieuse et optimiste pour cette filière.

**M. Dominique Bussereau**, secrétaire d'État chargé des transports. D'où l'intérêt des indicateurs, quand ils sont bien choisis !

**Mme Fabienne Keller**, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Tout à fait !

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** Sous réserve de ces observations et de celles qui vous seront présentées par mes collègues rapporteurs spéciaux, la commission des finances vous propose, au nom de la commission des finances, l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ». (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial.

**M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, il me revient de vous présenter trois mini-programmes, puisqu'ils ne représentent que 3 % du total des crédits – c'est peu ! Il s'agit d'abord de la météorologie.

**M. Henri de Raincourt.** Il pleut !

**M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial.** Ah, mon cher collègue, la pluie et le beau temps, c'est moi ! (*Sourires.*) Les deux autres programmes sont respectivement l'information géographique et cartographique et l'aménagement, l'urbanisme et l'ingénierie publique.

Avec le programme 170, « Météorologie », monsieur le secrétaire d'État, il n'y a pas de surprise, puisque la dotation budgétaire pour 2008 représente l'exécution du contrat d'objectifs.

Cependant, Météo France étant le seul opérateur du programme, il en est aussi le vérificateur et le seul responsable, ce qui ne plaît pas à la commission des finances. Nous suggérons donc que le directeur de la recherche du ministère de l'écologie en soit le responsable. Monsieur le secrétaire d'État, cette proposition, qui est bien dans l'esprit de la LOLF, vous agrée-t-elle ?

Par ailleurs, il faudrait que le nouveau contrat d'objectifs, qui va démarrer en 2009, soit mieux équilibré entre les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'investissement. Il est en effet indispensable à Météo France, pour faire des prévisions relativement fiables, de disposer des meilleurs équipements à caractère technologique et scientifique.

Enfin, la commission des finances félicite le président de Météo France d'avoir accordé la plus grande attention aux observations qu'elle avait formulées.

Le programme 159 porte sur l'information géographique et cartographique. Il s'agit des crédits versés à l'Institut géographique national, l'IGN, et de quelques autres, octroyés au Conseil national de l'information géographique, soit 69 millions d'euros au total.

Ce programme transcrit, comme celui de Météo France, les termes du contrat d'objectifs.

La commission des finances se demande si ce programme ne pourrait pas être fusionné avec d'autres.

Quant au programme 113, « Aménagement, urbanisme, ingénierie publique », il est vaste, puisqu'il a pour objet un aménagement équilibré et durable des territoires, mais il a un côté un peu surprenant, qui laisse perplexe, puisqu'il est composé de quatre actions dont deux seulement disposent de crédits budgétaires.

Les deux actions qui sont sans budget sont celles qui concernent l'appui technique de proximité du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, d'une part, aux collectivités territoriales, et, d'autre part, aux autres ministères. Il s'agit en fait d'une analyse de coûts : la

participation du ministère aux frais exposés par les collectivités territoriales en matière d'urbanisme et d'ingénierie publique s'élève à 800 millions d'euros ; cette participation se monte à 137 millions d'euros pour les actions des autres ministères.

La commission des finances s'est interrogée sur les modalités des calculs permettant d'arriver à ces résultats. Vous nous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'État, que, dans vos services, 17 042 personnes équivalent temps plein avaient travaillé : la précision de ce nombre signifie que les statistiques du ministère ont été épluchées avec le plus grand soin ! Ce calcul va-t-il évoluer, compte tenu de la réforme du droit de l'urbanisme ?

Ce programme, modestement doté de 63 millions d'euros, est en baisse par rapport au budget précédent, mais il est prévu qu'un fonds de concours émanant du conseil régional de l'Île-de-France et de l'Agence foncière et technique de la région parisienne vienne l'abonder. Le caractère exceptionnel de cet abondement amène la commission à s'interroger sur l'équilibre futur du financement du programme 113.

Elle a noté, par ailleurs, que ces crédits sont répartis de manière peu convaincante entre les deux actions : 40 % des crédits sont affectés à l'action de soutien du programme, action dont la commission ne voit pas bien, au demeurant, la justification, de sorte qu'elle s'interroge sur l'utilité de ce programme et la nécessité de le maintenir.

Si, monsieur le secrétaire d'État, vous suivez la suggestion de la commission de supprimer deux de ces trois programmes, l'an prochain, je n'aurai plus grand-chose à dire, à mon grand désespoir, parce que j'ai beaucoup d'estime pour vous ! (*Sourires.*) Ce qui, toutefois, est important, c'est que la commission des finances, à sa majorité, ait donné un avis favorable à l'adoption des crédits de ce budget. (*Applaudissements.*)

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** Vous aurez un autre programme !

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Miquel, rapporteur spécial.

**M. Gérard Miquel, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, dans la répartition qui a été faite des programmes de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », il me revient de vous exposer les programmes « Réseau routier national » et « Sécurité routière », ainsi que les deux programmes qui constituent le compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

Le programme 203, « Réseau routier national », finance le développement et l'entretien du réseau routier national.

Deux points essentiels sont à souligner pour ce programme, qui est au cœur de l'actualité et des problématiques débattues depuis quelques mois : l'arrêt donné au développement du réseau, d'une part, et les interrogations sur l'avenir de l'AFITF, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, d'autre part.

M. le ministre d'État a proclamé la fin des autoroutes et l'arrêt de l'augmentation de la capacité routière à l'ouverture de la table ronde finale du Grenelle de l'environnement.

L'examen des dotations budgétaires du programme « Réseau routier national » l'avait laissé entendre avant ces déclarations : l'action « Développement des infrastructures

routières » ne comporte aucun crédit budgétaire et l'avenir de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France est incertain dès 2009.

Au-delà de la question du développement du réseau se pose pourtant celle de son entretien, qui permet de préserver un patrimoine estimé à 104,3 milliards d'euros pour le seul réseau national après décentralisation.

Les orientations retenues par le programme 203 connaissent une inflexion notable, avec le passage au premier plan de l'objectif d'entretien du parc, au détriment de l'objectif d'investissement dans les infrastructures nouvelles, qui était encore prioritaire en 2007.

Cette inflexion se traduit dans les dotations budgétaires demandées, qui sont en diminution de 10,5 % en autorisations d'engagement et de 5,3 % en crédits de paiement par rapport à la loi de finances initiale de 2007.

Dans le même temps, les fonds de concours qui contribuent au programme, et qui proviennent pour l'essentiel de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France et de la participation des collectivités territoriales dans les contrats État-régions, sont globalement en forte diminution et réorientés vers l'entretien et les équipements de sécurité, conformément aux nouvelles priorités définies pour le programme.

Pourtant, même en ce qui concerne l'entretien et l'exploitation du réseau, qui devraient rester prioritaires, l'État procède à une débudgétisation qui s'amplifie par rapport aux exercices précédents, et fait peser sur l'AFITF une part croissante de la charge financière.

Ainsi, à compter de 2008, le financement de deux programmes sera mis à sa charge : le programme de mise en sécurité des tunnels et le programme SURE de mise en œuvre des aménagements de sécurité sur l'ensemble d'un itinéraire.

Cette compétence renforcée de l'AFITF n'est pas sans poser avec une très grande acuité la question de son financement futur, compte tenu de l'épuisement, dès 2009, des ressources tirées de la privatisation des sociétés d'autoroutes. Depuis sa création, en effet, plus de la moitié des ressources de l'AFITF sont constituées du versement de 4 milliards d'euros, produit de la cession des sociétés concessionnaires.

En 2008, les recettes de l'Agence devraient s'élever à 2,1 milliards d'euros, dont 1,2 milliard en provenance des ventes d'autoroutes. Elles seront en diminution de 3 % par rapport à 2007. Au prix, sans doute, d'un accroissement du solde des engagements non couverts par des crédits de paiements, l'Agence pourra donc continuer sa mission en 2008, mais, dès 2009, les recettes de privatisation des autoroutes auront été épuisées.

Comment, monsieur le secrétaire d'État, compenserez-vous la perte pour l'AFITF de la moitié de ses recettes ? Où pensez-vous trouver le milliard d'euros qui fera défaut ?

Nous savons que la mise en œuvre d'une taxe kilométrique pour les poids lourds sera nécessairement longue et délicate. Dans la meilleure des hypothèses, une redevance acquittée par les poids lourds sur tout ou partie du réseau routier ne pourrait pas procurer des recettes avant 2010.

S'il se confirme que cette redevance sera compensée aux transporteurs routiers, comment obtiendrez-vous le transfert modal que vous avez tant prôné pendant le Grenelle de l'environnement ?

Je serai beaucoup plus bref sur le programme 207, « Sécurité routière », qui n'appelle pas de longs développements. Ce programme modeste représente 87 millions d'euros en autorisations d'engagement et 99,8 millions d'euros en crédits de paiement et ses dotations évoluent peu par rapport à la loi de finances initiale de 2007.

Les quatre actions du programme ont été stabilisées après les mouvements importants qui avaient marqué l'exercice 2006.

Certaines des dépenses ont été révisées à la baisse, en fonction des résultats de l'exécution budgétaire. C'est le cas des dépenses de l'action n° 3, « Éducation routière », consacrées au dispositif du permis à un euro par jour.

Ce système, en effet, n'a pas rencontré le succès escompté et vous nous aviez indiqué, monsieur le secrétaire d'État, lors de votre audition par notre commission pour la loi de règlement du budget de 2006, que vous recherchiez des formules différentes à promouvoir, inspirées des expériences des collectivités territoriales. Sur ce point, votre réflexion a, semble-t-il, bien avancé.

Certes, les crédits inscrits au programme 207 ne résument pas l'effort de l'État en faveur de la sécurité routière. Ce dernier est retracé dans un document de politique transversale, « Sécurité routière », qui fait apparaître que dix-sept programmes des différentes missions budgétaires sont concernés par cette action, qui mobilise au total plus de 2 milliards d'euros de crédits dans le projet de loi de finances pour 2008.

J'en viens maintenant à la mission spécifique constituée par le compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

Ce compte d'affectation spéciale, qui a été créé par l'article 49 de la loi de finances pour 2006, comporte deux programmes bien distincts qui ne relèvent pas du même ministère : le programme 752, « Fichier national du permis de conduire », et le programme 751, « Radars ».

Je ferai deux observations. La première porte sur le programme « Fichier national du permis de conduire », qui est sous la responsabilité de la secrétaire générale du ministère de l'intérieur et de l'aménagement du territoire. Ce programme couvre exclusivement le financement de la gestion du droit à conduire par l'actuel fichier national du permis de conduire ainsi que le financement du développement d'un nouveau système national des permis de conduire, appelé projet FAETON.

Les demandes de crédits pour 2008, soit 12 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, sont en diminution de la moitié par rapport aux crédits inscrits dans la loi de finances initiale pour 2007.

Cette année-là, en effet, avait été ajouté au montant des dépenses de fonctionnement le coût total estimé du projet FAETON de refonte du fichier national du permis de conduire, soit 15 millions d'euros.

Or, ce projet FAETON, qui prévoit notamment des permis au format carte à puce, le renouvellement tous les dix ans du document ou encore le retrait des permis « roses » en circulation entre 2013 et 2032, a pris du retard. Le ministère de l'intérieur n'envisagerait une mise en service progressive qu'à partir de 2010.

Pouvez-vous confirmer ce report, monsieur le secrétaire d'État ? Le coût réel du projet FAETON ne dépassera-t-il pas les 15 millions d'euros qui ont été « thésaurisés » depuis 2007 ?

Par ailleurs, je m'interroge sur les 12 millions d'euros de dépenses de fonctionnement de l'actuel système national des permis de conduire, lesquelles sont constituées, pour l'essentiel, de frais postaux. L'obligation, récemment instituée, d'avertir par lettre recommandée les conducteurs dès qu'ils ont six points de moins sur leur permis a entraîné une forte progression de ces dépenses. De quels moyens disposez-vous pour maîtriser ces coûts ?

Le second programme du compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » est le programme 751 « Radars ». Il ne comprend qu'une seule action, rassemblant les financements de l'ensemble de la chaîne de contrôle et de sanction des infractions au code de la route. Pour 2008, 191,97 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement lui étaient initialement attribués par le projet de loi de finances.

Lors de l'examen de la première partie, nous avons déjà abordé à l'article 16, très longuement d'ailleurs, le débat sur la répartition du produit des amendes des radars. Je n'y reviendrai pas. Compte tenu du vote intervenu, qui a finalement réduit de 10 millions d'euros les recettes du compte spécial, je vous présenterai simplement, au nom de la commission, un amendement de coordination avec ce vote.

Les crédits prévus pour le programme « Radars » appellent trois observations de ma part.

La première porte sur la forte augmentation des crédits, en hausse de 65,5 % par rapport à la loi de finances initiale pour 2007.

Cela doit, certes, permettre de mettre en œuvre le plan de mise en place des radars automatiques, mais, compte tenu des retards accumulés dans les marchés d'acquisition des radars et de l'évolution entre le nombre de radars fixes et celui de radars mobiles, la commission considère que cette hausse est « surdimensionnée » par rapport aux besoins. C'est d'ailleurs un point que l'examen du projet de loi de règlement du budget 2007 nous permettra d'éclaircir.

La deuxième observation porte sur le périmètre du compte spécial.

Lors de la création de ce compte spécial, les dépenses ont été définies limitativement par l'article 49 de la loi de finances pour 2006 pour correspondre aux « coûts relatifs à la conception, à l'entretien, à la maintenance, à l'exploitation et au développement de systèmes automatiques de contrôle et sanction ».

Or, comme l'a souligné le Comité interministériel d'audit des programmes, le CIAP, dans son rapport de mars 2007, un montant croissant de dépenses sont effectuées par le compte spécial à la marge, voire au-delà de ce périmètre. Il s'agit de dépenses de communication ou d'expérimentation, pour lesquelles les crédits inscrits s'élèvent respectivement à 4 millions d'euros et à 5,5 millions d'euros. Selon le CIAP, ces dépenses devraient être prises en charge par le programme 207 « Sécurité routière ».

La troisième observation concerne la justification au premier euro du projet annuel de performances, dont je déplore la présentation très confuse.

Celle-ci ne permet ni de comparer l'évolution des montants par rapport aux exercices précédents ni d'identifier avec certitude le coût réel du Centre national de traitement des amendes comme celui de la maintenance du dispositif de radars. Un effort très net doit être accompli pour améliorer la présentation des comptes du programme.

En conclusion, monsieur le secrétaire d'État, la commission des finances, dans sa majorité, a décidé d'approuver ce projet de budget. Néanmoins, vous comprendrez que mon groupe, eu égard aux critiques que je viens de formuler et à celles que mes collègues ne manqueront pas de faire, ne le votera pas.

**M. le président.** La parole est à M. Yvon Collin, rapporteur spécial.

**M. Yvon Collin, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, dans la nouvelle maquette budgétaire, les crédits liés au transport aérien, que je vais vous présenter, sont toujours répartis entre un programme et une mission. Le programme « Transports aériens » fait partie de la nouvelle mission « Écologie, développement et aménagement durables », tandis que les crédits correspondant au budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » font l'objet d'une mission à part entière.

Cette séparation est justifiée par la distinction, au sein de la Direction générale de l'aviation civile, de ses missions régaliennes, d'une part, lesquelles correspondent au programme « Transports aériens », et de ses activités de prestations de service, d'autre part, retracées dans le budget annexe.

En ce qui concerne les crédits du programme « Transports aériens », deux grands changements doivent être notés par rapport à l'année dernière.

Premièrement, les dépenses de personnel de quatre des cinq actions du programme ont été rassemblées dans un autre programme « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables ». Je m'interroge d'ailleurs, comme l'ont fait d'autres rapporteurs spéciaux sur cette mission, quant à la pertinence du rassemblement de 46 % des crédits de la mission dans ce programme « soutien ».

Deuxièmement, les crédits du programme ont fortement baissé. En effet, à périmètre constant, les autorisations d'engagement et les crédits de paiement subissent une baisse respective de 25 % et de 28 %.

Cette baisse est une conséquence directe de la création, à l'article 44 du présent projet de loi de finances, d'une majoration de la taxe d'aéroport. Je reviendrai plus en détail sur cet article à la fin de ma présentation. Cette majoration a notamment pour objectif de réduire le montant des subventions versées par l'État aux aérodromes de taille réduite et, partant, les crédits du programme. Ainsi, les dépenses d'intervention du programme, c'est-à-dire les subventions, diminuent de 41 millions d'euros, tandis que les autres lignes budgétaires connaissent une augmentation.

Outre ces deux grands changements, les crédits du programme connaissent peu d'évolutions.

En ce qui concerne la mesure de la performance, ma principale remarque concerne le délai de traitement des réclamations des clients du transport aérien auprès de l'administration. La prévision pour l'année 2007 figurant dans le projet annuel de performances pour 2008 a doublé par rapport à ce qui était initialement fixé. Or, dans un rapport publié à ce sujet en juillet dernier, la mission d'audit de modernisation identifie un certain nombre de pistes d'amélioration qui mériteraient d'être mises en œuvre.

Venons-en maintenant à l'étude du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ».

Dans le cadre de la LOLF, les budgets annexes doivent retracer les opérations des services de l'État qui résultent de leurs activités de production de biens ou de prestation de services donnant lieu au paiement de redevances. Ils doivent donc être financés principalement par des redevances.

Toutefois, ce budget annexe retrace à la fois des dépenses d'intérêt général, financées par la fiscalité, et des dépenses liées à des prestations de services aux usagers du transport aérien, financées par des redevances.

Le produit de la taxe de l'aviation civile est ainsi réparti chaque année en loi de finances entre le budget de l'État et le budget annexe. À ce propos, monsieur le secrétaire d'État, je tiens à me réjouir de l'adoption par la Haute Assemblée, à l'article 20, d'un amendement de la commission des finances visant à limiter l'augmentation de la part de la taxe de l'aviation civile affectée au financement du budget annexe. Cette limitation est justifiée, car elle est de nature à inciter les pouvoirs publics à opérer, dans ce budget annexe, la montée en puissance des redevances qui doivent principalement le financer, mais qui n'ont toujours pas atteint les montants prévus initialement.

On peut toutefois se féliciter de ce que le montant prévisionnel des redevances inscrit dans le projet de loi de finances pour 2008 soit plus réaliste que les années précédentes, car elles étaient jusqu'à présent manifestement surévaluées.

En ce qui concerne la mesure de la performance au sein de la mission « Contrôle et exploitation aériens », je me réjouis que certaines remarques formulées par le Comité interministériel d'audit des programmes aient été mises en œuvre, et ce de manière très satisfaisante.

Revenons, enfin, sur l'article 44 du présent projet de loi de finances. Comme je vous l'ai indiqué, il a essentiellement pour objet d'instaurer une majoration du tarif de la taxe d'aéroport. Celle-ci est acquittée par les compagnies aériennes, en fonction du fret et du nombre de passagers transportés, et est versée aux aéroports pour financer leurs dépenses de sûreté et de sécurité.

La majoration prévue par l'article 44 toucherait uniquement le tarif par passager et serait d'un montant maximal de un euro. Son produit, qui devrait s'élever à 66 millions d'euros par an, servira, d'une part, à rembourser la dette, évaluée à 40 millions d'euros, que l'État a accumulée à l'égard des petits aéroports qu'il subventionne, et, d'autre part, à se substituer pour partie au montant annuel de ces subventions.

Mes chers collègues, je suis favorable à la création de cette majoration, car elle a le mérite de proposer une solution au financement des aéroports de taille réduite. Je vous proposerai un amendement de clarification rédactionnelle sur cet article, pour préciser que la majoration servira uniquement à financer des dépenses identiques à celles qui sont financées par la taxe d'aéroport.

Voilà en quelques mots, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, les éléments qui m'ont semblé les plus significatifs dans l'analyse des actions en faveur du transport aérien et de l'article 44 du projet de loi de finances pour 2008.

La commission des finances a émis un avis favorable sur les crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens ». (*Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

**M. Jean Arthuis**, président de la commission des finances. Bravo !

**M. le président.** La parole est à Mme Fabienne Keller, rapporteur spécial.

**Mme Fabienne Keller**, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, avant d'achever le tour d'horizon des programmes de cette mission, je tiens à souligner que mes quatre collègues rapporteurs spéciaux et moi-même avons pris beaucoup de plaisir à travailler ensemble sur ce sujet.

Il m'appartient de vous présenter les trois programmes suivants : le programme 181, « Protection de l'environnement et prévention des risques », le programme 174, « Énergie et matières premières », et le programme 217, « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables ».

Le programme 181 comprend près de 450 millions d'euros de crédits. Ce montant ne doit toutefois pas nous faire oublier que l'écrasante majorité des moyens de la politique environnementale sont extrabudgétaires, les ressources propres et les taxes affectées aux opérateurs atteignant 2,8 milliards d'euros.

Monsieur le secrétaire d'État, eu égard à l'importance des mesures qui viennent d'être décidées dans le cadre du Grenelle de l'environnement, je suis moi aussi impatiente de recueillir vos éclairages, et ceux de Mme la secrétaire d'État, que je salue, sur leur traduction budgétaire et fiscale à court terme, tant il est vrai que la tenue effective des engagements politiques s'évalue toujours, en définitive, en « espèces sonnantes et trébuchantes ».

À cet égard, je me félicite de ce que nos collègues députés examinent aujourd'hui même, dans le cadre du collectif budgétaire pour 2007, un amendement du Gouvernement tendant à instituer le système de « bonus-malus » dans le but d'encourager l'acquisition de véhicules sobres en carbone.

Il faut le reconnaître, mes chers collègues, la priorité gouvernementale donnée aux problématiques environnementales se traduit par une augmentation sensible des dotations du programme 181, augmentation qui aura naturellement vocation à être mise en regard de l'amélioration des performances de l'action publique.

L'accent est particulièrement mis sur la prévention des risques technologiques et naturels, la préservation de la biodiversité et la gestion intégrée de la ressource en eau. Je relève que cette dernière se voit associer un objectif spécifique, qui devrait permettre un suivi précis des progrès accomplis par notre pays sur la voie du « bon état écologique des eaux » que nous devons atteindre en 2015 pour nous conformer aux obligations européennes en la matière.

Venons-en, à présent, aux points qui suscitent des interrogations de la part de la commission des finances.

Un effort de 8 millions d'euros est consenti en faveur des plans de prévention des risques naturels. Ces plans sont financés à 25 % par des crédits budgétaires et à 75 % par des crédits du fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit fonds Barnier. Or, la situation financière de ce fonds est précaire et a peu de chances de s'améliorer dans les années à venir.

Madame, monsieur les secrétaires d'État, il n'y a aucun sens selon moi à afficher des objectifs ambitieux en loi de finances si la contrepartie extrabudgétaire est inexistante. J'y reviendrai tout à l'heure, lors de l'examen de l'amendement n° II-24 de la commission des finances, utilement complété

par le sous-amendement n° II-206 du Gouvernement. Leur adoption permettra de progresser dans ce domaine et d'assurer un meilleur équilibre dans le financement du fonds Barnier.

Il me semble également important d'attirer votre attention sur les besoins budgétaires croissants que va nécessiter le déploiement des PPR, les plans de prévention des risques technologiques, besoins qui seront à moyen terme encore accrus par l'obligation pour l'État de financer partiellement les mesures foncières qui pourraient être prescrites dans le cadre de ces plans. Je souhaiterais, à cet égard, que le Gouvernement puisse nous éclairer sur les estimations des dépenses budgétaires à venir.

Par ailleurs, je relève que 15,64 millions d'euros sont inscrits au programme en vue de couvrir les dépenses liées aux contentieux nationaux ou communautaires pour lesquels la probabilité de condamnation de l'État est jugée supérieure à 50 %. Ces montants, dérisoires en comparaison de certaines sanctions pécuniaires actuellement encourues par la France, nous imposent de demeurer très vigilants dans un domaine où les procédures risquent de se multiplier.

J'en viens maintenant au programme 174 « Énergie et matières premières », qui n'appelle pas de développements trop longs. Ce programme n'a pas de cohérence réelle, et son unité est avant tout thématique.

En réalité, les deux finalités poursuivies par le programme, qui consistent, d'une part, à piloter la politique énergétique et, d'autre part, à gérer les conséquences de l'arrêt de l'exploitation minière, relèvent de problématiques fondamentalement différentes.

Cette division se traduit d'ailleurs dans la répartition très inégale des crédits, puisque 90 % d'entre eux sont concentrés sur l'action n° 4, qui finance les prestations versées aux retraités des mines, la tutelle de l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs, l'ANGDM, et celle de la Caisse autonome nationale de la sécurité sociale dans les mines, la CANSSM.

L'intégration du programme au sein de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » n'a évidemment pas conduit la politique énergétique à accomplir une « révolution verte », même si l'on constate que la définition des priorités stratégiques intègre la lutte contre le changement climatique.

Je crois, madame, monsieur les secrétaires d'État, que le dispositif d'évaluation de la performance, et singulièrement l'objectif 1, « Maîtriser l'énergie en réduisant la consommation et en développant l'usage des énergies renouvelables », pourra opportunément être étoffé afin d'être à la hauteur des enjeux écologiques en matière de consommation énergétique.

Les principales évolutions budgétaires à noter pour 2008 sont, premièrement, l'effort accru pour la prévention des problèmes de sécurité des biens et des personnes liés à l'après-mines, que traduit l'élargissement de la mission de surveillance du département « prévention et sécurité minière » du Bureau de recherches géologiques et minières, le BRGM, deuxièmement, la majoration de 205 millions d'euros de la subvention versée par l'État à l'ANGDM, qui reprendra tous les droits sociaux des anciens salariés et les obligations sociales de Charbonnages de France, et, troisièmement, l'accompagnement de l'élargissement des missions de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs,

l'ANDRA, qui prendra en charge les déchets du « nucléaire diffus » et le traitement des sites pollués, en application de la loi de programme du 28 juin 2006.

J'en termine en abordant le programme « soutien », qui est doté de 4 milliards d'euros de crédits et couvre l'ensemble des thèmes que nous avons balayés. Je vous épargnerai une description détaillée de l'architecture quelque peu baroque de ce programme, qui résulte de la constitution d'un ministère d'État au périmètre sans précédent.

Le programme se voit rattacher le crédit d'impôt pour dépenses d'équipement de l'habitation principale en faveur des économies d'énergie et du développement durable, qui représente 2,4 milliards d'euros. Je constate que la progression de cette dépense fiscale est particulièrement dynamique, ce dont nous pouvons nous réjouir. Il serait certainement opportun d'en actualiser les conditions d'octroi en procédant à une réévaluation de l'impact des équipements éligibles sur la consommation d'énergie et en introduisant des critères du type consommation globale d'un bâti.

Par ailleurs, la discrimination opérée par le crédit d'impôt entre propriétaires occupants et propriétaires non occupants ne me semble pas pertinente au regard de l'objectif fixé, et la possibilité d'une adaptation du mécanisme aux logements sociaux devrait être mise à l'étude. Madame, monsieur les secrétaires d'État, pourriez-vous nous apporter des précisions à ce sujet ?

S'agissant du profil des emplois, le programme regroupe 86 305 équivalents temps plein travaillé, soit la quasi-totalité des emplois de la mission.

Je ne souhaite pas aborder les moyens en personnel sans vous faire part de mes craintes quant aux moyens des directions régionales de l'industrie, de la recherche et de l'environnement, les DRIRE, et à leur aptitude à accomplir dans des conditions satisfaisantes leur mission dans le domaine des installations classées.

L'insuffisance des effectifs des DRIRE est un problème connu depuis 1995. Consécutivement au sinistre industriel majeur qui avait affecté l'usine AZF de Toulouse en 2001, le Gouvernement s'était engagé à augmenter de 400 postes les effectifs d'inspection sur la période 2004-2007, par création ou redéploiement d'effectifs.

Au terme de cette programmation, je constate, comme l'année dernière, que seuls 206 renforts sont aujourd'hui disponibles et que le projet de loi de finances pour 2008 prévoit une stabilité des effectifs. Je regrette, par conséquent, que le temps fasse son œuvre et que des engagements gouvernementaux pris au lendemain d'événements suscitant l'indignation collective ne résistent pas au passage des années.

En définitive, l'architecture du programme 217 témoigne à plusieurs égards d'une période de transition. Elle concerne les moyens budgétaires et surtout humains d'un périmètre ministériel dont les structures ont déjà connu de profonds remaniements, notamment liés à la décentralisation, et au sein duquel de multiples expérimentations de réorganisation administrative sont en cours. Je citerai, sans être exhaustive, la fusion des DDE et des DDA, c'est-à-dire des directions départementales de l'équipement et des directions départementales de l'agriculture, et le rapprochement des DRIRE et des DIREN, les directions régionales de l'environnement

Les « chantiers » propres qui s'ouvrent avec la création du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables sont, de surcroît, contemporains de la mise

en œuvre de la révision générale des politiques publiques, dont on imagine mal qu'elle n'aura pas d'effet sur ce ministère.

Je considère que la conjonction de ces phénomènes et de la priorité politique donnée aux enjeux environnementaux, dont je me réjouis, doit permettre de faire du ministère de l'écologie un véritable laboratoire de modernisation administrative. Nous serons, par conséquent, très attentifs aux efforts de rationalisation des structures et de perfectionnement des outils de pilotage des politiques publiques qui seront prochainement mis en œuvre.

Monsieur le président, monsieur le président de la commission des finances, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, sous le bénéfice de ces observations et sous réserve des amendements que mes collègues rapporteurs spéciaux et moi-même allons vous présenter, la commission des finances invite le Sénat à adopter les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ». (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. Ambroise Dupont, rapporteur pour avis.

**M. Ambroise Dupont, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.** Monsieur le président, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, l'examen par notre commission des affaires culturelles de cette nouvelle mission budgétaire s'attache à l'environnement *stricto sensu* et, en particulier, à la politique de la nature et des paysages.

Le programme concerné ne représente, hors fonctions « support », qu'un peu plus de 4 % de l'ensemble des crédits de la mission. Mais ces dotations traduisent, pour 2008, un effort conséquent : la priorité accordée à ces moyens est clairement affichée par le Gouvernement. Nous ne pouvons que nous en réjouir, après les engagements réaffirmés dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Toutefois, sur d'autres champs, je m'interroge, comme nos rapporteurs spéciaux, sur le financement des plans d'actions qui seront annoncés dans les jours prochains. La question de la gestion des déchets et du traitement des eaux est un sujet de préoccupation sur le terrain. Les collectivités locales sont confrontées aux plus grandes difficultés.

Quels moyens sont et seront mobilisés, madame, monsieur les secrétaires d'État, pour faire face à ces défis, notamment pour la mise aux normes des stations d'épuration ?

Je souhaiterais également que vous apportiez des précisions sur l'état d'application de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, un an après son adoption.

S'agissant de la politique de la nature et des paysages, je salue la progression de près de 30 % des crédits pour 2008. Cet effort permet de consolider le réseau Natura 2000 et de doter des moyens nécessaires les deux parcs nationaux créés, en 2007, en Guyane et à la Réunion. J'insiste sur l'importance de renforcer notre action en outre-mer : la richesse de ces écosystèmes nous donne une responsabilité mondiale.

Enfin, le projet de budget accompagne la montée en puissance de l'Agence des aires marines protégées, créée par la loi du 14 avril 2006.

Je me réjouis que le premier parc naturel marin ait fini par voir le jour, en septembre, en mer d'Iroise. L'objectif étant de concilier développement des activités humaines et protection de la biodiversité marine, nous savons que cette naissance ne s'est pas faite sans difficulté. Néanmoins,

il semble qu'une dynamique soit en marche : un premier colloque national sur les aires marines protégées s'est ainsi tenu du 20 au 22 novembre dernier. Nous serons donc attentifs au bon fonctionnement de ces parcs marins, afin qu'ils apportent une réelle plus-value.

À cet égard, j'ai souhaité, dans mon rapport écrit, faire un bilan de nos principaux outils de protection de la nature : réserves, parcs nationaux, régionaux et marins, sites Natura 2000 ou actions du Conservatoire du littoral. Il est vrai que la lisibilité sur le terrain de ces différentes interventions, compte tenu parfois de leur superposition, n'est pas toujours aisée.

J'insisterai seulement, dans le temps qui m'est imparti, sur les réserves naturelles, comme je l'avais fait il y a quelques années. Il me semble nécessaire de mieux reconnaître et valoriser leur mission scientifique et de recherche, pour en faire des noyaux durs de notre politique de protection de la biodiversité. Cela implique de mieux reconnaître leur rôle, notamment éducatif, de diffusion des connaissances. Les acteurs des réserves attendent une impulsion forte dans ce sens. Or j'ai souvent regretté que l'extension du réseau se fasse sans véritable stratégie globale et ne s'accompagne pas toujours des moyens correspondants.

La commission des affaires culturelles a plaidé pour un renforcement de l'éducation à l'environnement. Nous avons des progrès à faire pour combler un déficit de connaissance des espèces chez les plus jeunes et les sensibiliser, ainsi, aux enjeux de la sauvegarde de la biodiversité.

C'est un aspect qu'ont souligné nos collègues Jean-François Le Grand et Marie-Christine Blandin, dans le cadre des travaux du Grenelle de l'environnement. Ils ont aussi appelé de leurs vœux la création d'une trame verte.

La mise en œuvre de ce réseau sera l'occasion, je le souhaite, d'effectuer une mise à plat de nos outils de protection de la nature, de clarifier leurs objectifs et leur complémentarité, d'améliorer la cohérence des actions menées au niveau d'un territoire et, enfin, de mieux évaluer, au regard d'indicateurs pertinents, leur efficacité écologique.

La sauvegarde de la biodiversité est un enjeu fort. Il me semble que la phase de révision des chartes des parcs nationaux – 31 parcs sur 45 sont concernés – est l'occasion pour l'État de rappeler ces exigences.

Ces remarques m'amènent enfin à évoquer la question de l'urbanisme. C'est en effet un levier d'action essentiel dont disposent les maires pour ancrer les préoccupations environnementales dans la politique d'aménagement du territoire.

J'ai souvent plaidé, s'agissant par exemple des entrées de ville, pour un urbanisme respectueux de la qualité de nos paysages et de notre cadre de vie.

**M. Gérard Longuet.** C'est vrai !

**M. Ambroise Dupont, rapporteur pour avis.** Je me réjouis que la lutte contre l'étalement urbain ait suscité des propositions dans le cadre du Grenelle de l'environnement et que cet objectif ait été réaffirmé par le Président de la République.

Je forme le vœu que ce grand ministère d'État puisse enfin porter des avancées concrètes sur ce point, en réconciliant urbanisme et environnement.

Je tiens à souligner l'importance de la dimension « paysage », qui doit être mieux prise en compte dès lors que l'on parle de développement durable.



Je conclurai en indiquant que la commission des affaires culturelles a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ». Notre président, Jacques Valade, qui regrette de ne pouvoir être présent, a tenu à rappeler l'intérêt renouvelé que notre commission porte, madame, monsieur les secrétaires d'État, à l'examen de ces crédits et son soutien aux orientations de votre grand ministère. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean Bizet, rapporteur pour avis.

**M. Jean Bizet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Monsieur le président, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, s'agissant des crédits consacrés à la protection de l'environnement dans le projet de loi de finances pour 2008, je ferai part de trois motifs de satisfaction.

Tout d'abord, la nouvelle maquette proposée par le projet de loi de finances reflète le nouveau périmètre du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables et, partant, la volonté du Gouvernement d'assurer un pilotage globalisé et cohérent des politiques conduites en matière de protection de l'environnement, de lutte contre les pollutions *stricto sensu*, mais aussi de transport de l'énergie et de matières premières, d'aménagement et d'urbanisme.

Nous en sommes tous convaincus désormais : l'ensemble de ces politiques ont, à des degrés divers, un effet sur la préservation de nos écosystèmes.

Le deuxième avantage de cette nouvelle maquette budgétaire est de permettre la fusion des deux programmes opérationnels de l'ancienne mission « Écologie et développement durable » en un seul. Cela permet de mettre fin à l'éclatement des actions contribuant à la politique de l'eau entre deux programmes, incohérence que nous avons soulignée dès les premiers exercices budgétaires sous le régime de la loi organique relative aux lois de finances.

Désormais, et je m'en félicite, est clairement identifié un objectif consacré à « la gestion intégrée de la ressource en eau », doté de sept indicateurs, qui doit nous permettre d'assurer le suivi de la mise en œuvre de la directive-cadre communautaire sur l'eau et de parvenir à un bon état écologique de l'eau en 2015. Ceci s'accompagne de la mise en place de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques, l'ONEMA, créé par la loi du 30 décembre 2006 et financé par les contributions des agences de l'eau, qui doit, entre autres tâches, renforcer et développer un système d'observation et d'expertise sur l'eau.

Troisième motif de satisfaction : cette réorganisation s'accompagne d'une progression très satisfaisante des crédits consacrés à la protection de l'environnement et au développement durable. À périmètre constant, ces crédits progressent de 18 % par rapport à 2007 pour s'établir à 447,4 millions d'euros en crédits de paiement.

Je ne procéderai pas ici à l'analyse détaillée des crédits consacrés à l'environnement, car ma collègue Fabienne Keller l'a fait avec grand talent.

Je ferai seulement quelques remarques.

S'agissant du fonds de prévention des risques naturels majeurs, je m'associe pleinement à l'amendement de la commission des finances, qui déverrouille le taux du prélèvement opéré sur les cotisations « catastrophe naturelle ».

Du fait de l'élargissement progressif du champ d'intervention de ce fonds, les ressources sont très insuffisantes, et il est normal que les assureurs participent au financement de dépenses de prévention qui permettent d'éviter ou de diminuer les conséquences sur les biens et les personnes d'une catastrophe naturelle.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.** C'est vrai !

**M. Jean Bizet, rapporteur pour avis.** En ce qui concerne la prévention des risques technologiques, la mise en place des structures voulues par la loi du 30 juillet 2003 ainsi que le renforcement des programmes d'inspection des installations classées nécessitent de prévoir dans les prochaines années un renforcement des effectifs de l'inspection des installations classées. La simple reconduction de ces effectifs en 2007 et 2008 ne me semble en effet pas satisfaisante.

Pour une meilleure lisibilité de la loi de finances sur l'utilisation des crédits, je souhaite, madame, monsieur les secrétaires d'État, qu'un effort soit fait à propos des subventions attribuées aux associations de protection de l'environnement.

Il s'agit désormais, certes, de partenaires incontournables, avec lesquels nous devons avoir un dialogue constructif. Cela étant, nous attendons parallèlement de ces mêmes associations une attitude responsable et un minimum de civisme. En d'autres termes, il devient de plus en plus intolérable pour nombre d'élus locaux et, notamment, de présidents de conseils généraux de voir leurs projets retardés, supprimés, voire totalement hypothéqués par des surcoûts financiers insupportables et injustifiés pour la collectivité.

Dans le programme 181, les crédits pour ces associations figurent majoritairement à l'action n° 08, intitulée « Soutien au programme ». Mais j'observe que d'autres subventions à des associations figurent dans les autres actions du programme, au titre de la lutte contre les pollutions, de la politique des déchets ou encore de l'eau. Il faudrait pouvoir disposer d'un document de synthèse récapitulant l'ensemble de ces crédits.

Je prends acte, madame, monsieur les secrétaires d'État, et vous approuve totalement à ce sujet, des mesures mises en place pour mettre fin aux contentieux qui nous opposent à la Commission européenne. Qu'il s'agisse des nitrates en Bretagne, du traitement des eaux résiduaires urbaines ou du dossier « extrêmement sensible » de l'évaluation des incidences d'un projet d'aménagement dans un site Natura 2000.

Dépassant le strict cadre de l'examen des crédits budgétaires, je souhaite par ailleurs vous interroger, madame, monsieur les secrétaires d'État, sur deux questions d'actualité qui nous intéressent au plus haut point.

Quelles vont être les positions défendues par la France et l'Union européenne lors du sommet sur le climat de Bali, qui se déroule jusqu'au 16 décembre et doit fixer le cadre des négociations de l'après-Kyoto ? Le ralliement de l'Australie, qui vient de ratifier le protocole de Kyoto, est de très bon augure. Que pouvez-vous nous dire cependant sur ce que vous proposerez aux pays émergents en matière d'engagement dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ainsi que sur les mesures d'adaptation qu'il faut pouvoir mettre en place, notamment à l'égard des pays les plus pauvres et les plus menacés par le changement climatique ?

Enfin, je souhaite avoir des précisions sur les traductions législatives du Grenelle de l'environnement. Les parlementaires ont participé aux différents groupes de travail ainsi qu'aux tables rondes finales. Sur l'initiative du président de la commission des affaires économiques, un groupe de suivi a été constitué pour approfondir les différents thèmes abordés à l'occasion du Grenelle de l'environnement ; il a procédé à de nombreuses auditions.

Il convient de se féliciter de l'intérêt de ce processus inédit qui a permis de réunir et de faire dialoguer l'ensemble des parties prenantes impliquées dans la préservation de l'environnement, les activités économiques et le développement durable, sans oublier les collectivités territoriales, qui sont des acteurs majeurs de l'aménagement du territoire.

Il nous faut maintenant traduire dans notre corpus législatif et réglementaire les mesures arrêtées par le Président de la République.

L'étape législative qui s'ouvre est capitale si l'on veut assurer le succès du Grenelle de l'environnement. C'est pourquoi, madame, monsieur les secrétaires d'État, je souhaite vous entendre sur la méthode que vous comptez suivre et les projets de loi que vous allez soumettre à l'examen du Parlement.

En conclusion, j'indiquerai, et ce ne sera pas une surprise, que la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés à l'environnement comme à ceux de l'ensemble de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ». (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Roland Courteau, rapporteur pour avis.

**M. Roland Courteau, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Monsieur le président, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, au sein de la mission, je me suis attaché à l'examen du programme consacré à l'énergie et aux matières premières.

L'analyse budgétaire de ce programme est simple puisque l'essentiel des crédits financent les diverses prestations sociales des mineurs retraités ou en activité.

Il s'agit de dépenses obligatoires, offrant peu de marges de manœuvre au législateur.

Je m'interroge cependant sur la cohérence du programme : alors que les activités minières n'entrent en compte que de manière marginale dans le bouquet énergétique de la France, la quasi-totalité des crédits financent les conséquences de la fin de l'exploitation charbonnière en France. Bien entendu, je ne conteste en rien le bien-fondé de cette politique, expression de la solidarité nationale à l'égard des mineurs et des territoires frappés sur le plan économique par la fermeture des mines, mais cela ne suffit pas à faire une politique budgétaire cohérente.

Dans le même registre, je m'étonne que le budget de l'ADEME soit toujours illisible, avec pas moins de quatre programmes contribuant à son financement, alors qu'il y avait une occasion à saisir avec la création de la mission.

Ces réflexions étant faites, je souhaite m'arrêter un instant sur la question du secteur électrique national.

Je voudrais d'abord rappeler que le marché de l'électricité est désormais totalement ouvert à la concurrence, « totalement », c'est-à-dire aussi pour les 26 millions de consommateurs particuliers.

À titre personnel, je déplore que cette phase supplémentaire de libéralisation ait été entérinée dans le droit communautaire en 2002. Je reste persuadé que l'expérience des consommateurs professionnels, confrontés à l'explosion de leurs factures d'électricité, aurait dû nous inciter à plus de prudence.

La plupart des observateurs s'accordent à dire que cette politique de libéralisation n'a pas entraîné les bénéfices qu'en escomptaient ses défenseurs, et notamment la Commission européenne, qui s'en est tenue à sa vision libérale dogmatique.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Oh !

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** « Libérale dogmatique », cela réveille !

**M. Roland Courteau, rapporteur pour avis.** Justement, j'aimerais bien que l'on m'écoute autrement que d'une oreille distraite !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Nous vous écoutons avec attention, monsieur Courteau !

**M. Roland Courteau, rapporteur pour avis.** Quoi qu'il en soit, cette politique s'est d'autant plus soldée par des échecs – dérapage des prix, sous-investissement et multiplication des pannes d'électricité, comme on l'a vu en 2003 et en 2006 – que ceux-là mêmes qui réclamaient la déréglementation à la fin des années quatre-vingt-dix sont retournés voir le législateur pour lui demander de réguler à nouveau le secteur.

Il en a résulté la création du consortium d'achat Exeltium et l'instauration du fameux TaRTAM, ou tarif réglementé transitoire d'ajustement du marché.

Bien que le rythme d'ouverture à la concurrence chez les particuliers soit modéré puisqu'un peu plus de 22 000 clients sur 26 millions ont quitté les tarifs réglementés, je considère qu'il est primordial de préserver les ménages français, et leur pouvoir d'achat, des vicissitudes qu'ont vécues les entreprises. Or, à titre personnel, je crains que nous ne nous apprêtions à commettre les mêmes erreurs.

Certes, l'adoption de la proposition de loi déposée par notre collègue Ladislas Poniatowski remédie à certaines incohérences juridiques que nous avons tous dénoncées. Toutefois, mes craintes sur l'avenir à long terme des tarifs réglementés ne sont pas pour autant apaisées puisque ce texte ne permet pas au consommateur de revenir sur le choix de la concurrence dans son logement et que, de plus, ses dispositions ne sont valables que jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2010.

À titre personnel, je ne peux qu'exprimer mes craintes sur l'avenir, à terme, des tarifs réglementés.

Enfin, je déplore la forme actuelle du troisième « paquet énergie » de la Commission européenne, car il ne tend qu'à accentuer un peu plus la déréglementation du secteur énergétique avec la séparation patrimoniale entre la production et le transport.

Je m'insurge contre cette mesure, qui va affaiblir nos opérateurs face à des entreprises étrangères non soumises à de telles contraintes, et je pense tout particulièrement à Gazprom. Faut-il rappeler que le modèle français fonctionne bien et garantit l'indépendance du gestionnaire du réseau et l'accès non discriminatoire à celui-ci ?

Pour terminer, j'évoquerai brièvement les nouvelles dispositions relatives à l'éolien.

Depuis le 13 juillet 2007, seules les éoliennes situées au sein d'une ZDE, c'est-à-dire d'une zone de développement de l'éolien, peuvent bénéficier de l'obligation d'achat.

La période transitoire n'a pas fait obstacle à l'élaboration des premières zones. Ainsi ; le 1<sup>er</sup> février 2007, on comptait dix-huit zones déjà créées, soixante-trois demandes en cours d'examen et quatre-vingt-six projets en cours d'étude.

Je me félicite de la création de ces zones, à laquelle nous avons, mes chers collègues, contribué, car elle va dépassionner la question des éoliennes et rationaliser leur implantation dans un souci de protection des paysages.

Je note cependant une difficulté. Toutes les éoliennes sont astreintes à cette procédure, y compris les petites. Or, la création d'une ZDE constitue une procédure administrative et politique assez lourde, manifestement disproportionnée au regard de la taille et de l'enjeu énergétique de projets d'implantation de petites éoliennes. Dans ces conditions, j'estime que le petit éolien, c'est-à-dire les installations d'une puissance comprise entre 5 et 36 kilowattheures, pourrait être dispensé de cette exigence et bénéficier dans tous les cas de l'obligation d'achat.

Sur l'ensemble des crédits de la mission, comme l'ont déjà indiqué mes collègues rapporteurs pour avis, la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission.

S'agissant du programme « Énergie et matières premières », à titre personnel, j'ai appelé en commission à l'abstention en considération, d'une part, de mon désaccord avec les orientations de fond de la politique énergétique du Gouvernement, mais, d'autre part, du bien-fondé des crédits proposés dans ce programme qui ne sont en fait pour l'essentiel – 88 % – que l'expression de la solidarité nationale à l'égard des mineurs et des territoires frappés par la fermeture des mines.

À titre personnel toujours, je voterai contre les crédits proposés pour l'ensemble de la mission. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Georges Gruillot, rapporteur pour avis.

**M. Georges Gruillot, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Monsieur le président, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, je voudrais commencer par dire en quelques mots ce que m'inspire la création de cette grande mission budgétaire.

En premier lieu, on ne peut que se féliciter que, pour la première fois, un gouvernement ait décidé de donner un véritable poids administratif et financier à la politique de développement durable. Le Président de la République s'était engagé à le faire pendant la campagne, et cet engagement a été tenu.

Naturellement, il y a une certaine logique à regrouper dans le même ensemble un grand nombre des éléments qui définissent la qualité de notre environnement et le caractère durable de notre développement économique.

En second lieu, il faut bien reconnaître que la modification de la maquette budgétaire rend assez difficile, à court terme, l'analyse comparative des crédits.

Je le regrette d'autant plus, madame, monsieur les secrétaires d'État, que la qualité de certaines réponses aux questionnaires budgétaires laisse à désirer, malgré nos observations critiques des années passées.

En outre, certains éléments des projets annuels de performances sont modifiés d'une année sur l'autre sans explication ni justification.

Je ne veux pas m'attarder sur la complexité de certains des éléments d'information, tels les schémas de déversement analytique, ou sur l'insuffisance d'informations sur la nature des fonds de concours et des attributions d'autres produits dans le budget.

Je rappellerai simplement que la modification de la maquette budgétaire rend certaines comparaisons très difficiles, comme l'analyse de l'évolution budgétaire du programme « support » de la mission.

À ce titre, je souhaiterais savoir, madame, monsieur les secrétaires d'État, où vous en êtes de vos réflexions sur l'opportunité d'intégrer au sein des programmes les dépenses de personnel qui les concernent et qui sont pour l'instant regroupés dans le programme « support ». Il me semble qu'il y a encore un effort de clarification à faire dans ce domaine, même si j'ai bien noté la mise en place par le ministère d'un suivi d'activités dont le principe est intéressant.

J'aborde maintenant le volet routier de la mission et le compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

Concernant le programme « Réseau routier national », j'ai noté la réduction de 5,4 % des crédits de paiement, réduction qui est en réalité de 16 % si l'on prend en compte les fonds de concours.

Cette diminution est finalement cohérente avec la volonté réaffirmée de favoriser un report modal de la route sur les autres modes de transport.

Nous serons simplement très attentifs à ce que ces réductions de crédits ne se traduisent pas par un entretien insuffisant du réseau existant, comme cela a été le cas ces dernières années – la Direction générale des routes le reconnaît elle-même –, particulièrement en matière de renouvellement des couches de roulement.

Je suis donc particulièrement satisfait que la Direction générale des routes se soit fixé comme objectif de faire remonter le taux de ce renouvellement. Il est en effet essentiel de bien entretenir les infrastructures de transport existantes, car il est peu probable que nous soyons financièrement capables d'en créer de nouvelles. À cet égard, il est particulièrement opportun que la commission des affaires économiques ait créé une mission d'information sur la recherche de nouveaux modes de financement pour les infrastructures de transport terrestre.

Comme l'an passé, nous avons porté une grande attention à la situation de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF.

Son budget pour 2008 devrait atteindre 2,18 milliards d'euros, soit à peu près l'équivalent de celui de 2007, qui s'élevait à 2,25 milliards d'euros.

Nous devons toutefois revenir sur les questions de financement dans les mois qui viennent. Pouvez-vous, madame, monsieur les secrétaires d'État, nous faire part de l'état de vos réflexions dans ce domaine ?

Je veux, enfin, saluer l'incontestable succès de la politique de sécurité routière. En 2006, on dénombrait 4 942 victimes, ce qui représente une nouvelle diminution par rapport aux années précédentes. Cette tendance favorable se poursuivra apparemment en 2007.

En outre, il convient de rappeler que les radars, principaux instruments de la réduction de la vitesse moyenne et donc de la diminution du nombre de tués, sont des outils rentables puisqu'ils rapportent plus qu'ils ne coûtent.

Il me reste, en conclusion, à rappeler que la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption des crédits de la mission. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

**M. le président.** La parole est à M. Charles Revet, rapporteur pour avis.

**M. Charles Revet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Monsieur le président, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, les rapporteurs spéciaux ayant très bien présenté les crédits, je ne m'attarderai pas sur les éléments budgétaires pour me concentrer sur un sujet très important, que j'avais déjà eu l'occasion d'évoquer l'an passé : la situation financière de Réseau ferré de France, RFF, et, à travers elle, le financement du réseau de chemin de fer dans notre pays.

Cette question est au cœur des travaux de la mission d'information sur les transports terrestres de la commission des affaires économiques, mission dont le président est Francis Grignon et qui s'intéresse notamment au financement de l'AFITF, présidée par Gérard Longuet. Je salue nos deux collègues ; nous faisons de l'excellent travail ensemble.

Sans anticiper sur les travaux de cette mission, j'ai souhaité profiter de nos débats pour évoquer certains éléments et connaître, monsieur le secrétaire d'État, la position du Gouvernement sur ces questions.

Je voudrais formuler deux constats et faire ensuite une proposition.

Le premier constat vous est déjà bien connu. Il concerne le mauvais état de notre réseau, mis en évidence par l'audit Rivier sur les infrastructures ferroviaires. J'ai voulu savoir si l'on pouvait quantifier les besoins, indépendamment des contraintes budgétaires. D'après les informations que j'ai recueillies, il semblerait – vous noterez le conditionnel – que la remise en état de l'ensemble du réseau nécessiterait environ 50 milliards d'euros. Il s'agit d'une estimation, qui peut naturellement se discuter, et qui pourrait varier fortement en raison des hypothèses retenues.

Il nous faut envisager la régénération du réseau comme un grand chantier qui ne peut être appréhendé que dans sa globalité, sans quoi nous risquons de partir sur des bases ambitieuses les premières années, avant de retomber dans le sous-investissement.

Il est nécessaire de réfléchir au moyen de couvrir ce besoin par un emprunt à long terme, par exemple sur cinquante ans, car il s'agit d'infrastructures lourdes. En partant sur cette base, on peut imaginer que le besoin de financement pour couvrir le remboursement de cet emprunt serait de l'ordre de 2,3 milliards d'euros par an, et non de 1,3 milliard comme je l'avais annoncé dans un premier temps par erreur.

Mon deuxième constat est relatif au fait que, non seulement RFF ne dégage pas d'excédent, mais, bien au contraire, présente un déficit récurrent, compris entre 300 millions et 500 millions d'euros, alors qu'il devrait dégager 2,3 milliards d'euros de plus pour assurer les remboursements annuels de l'emprunt dont je parlais.

Il est probable, en revanche, qu'un projet ambitieux de restructuration de l'ensemble du réseau ferroviaire contribuerait à diminuer de façon très importante les dépenses d'entretien, dépenses d'autant plus lourdes aujourd'hui que,

hormis le réseau du TGV, qui est plus récent, le réseau ferroviaire est globalement en mauvais état, comme il ressort de l'audit Rivier.

Je m'appesantirai moins sur les chiffres, qui ne peuvent être à ce stade que très approximatifs, que sur la démarche elle-même et, en particulier, sur la façon de couvrir le remboursement des emprunts contractés.

Par-delà l'apport que pourrait faire l'État, il faut, me semble-t-il, s'interroger sur une augmentation des péages en l'intégrant dans le montant du billet payé par le passager.

Il faudrait sans doute également réfléchir à la possibilité d'une modulation en fonction de la catégorie de transport emprunté entre le TGV, le train Intercités, le Transport express régional, voire le tram-train.

Cela mérite d'être approfondi en matière d'évaluation tant de l'investissement à réaliser que des conséquences en termes de coût pour l'utilisateur.

En revanche, ce qui est une certitude c'est que, si nous continuons à ne pas entretenir le réseau, nous pouvons craindre que des tronçons de ligne ne soient, à terme, interdits à la circulation pour des raisons de sécurité. Il existe déjà des obligations de ralentissement à certains points du réseau.

Une telle démarche correspondrait à ce qui est ressorti des orientations découlant du Grenelle de l'environnement.

Il me semblait utile d'ouvrir ce débat avec vous, même si nous n'aurons sans doute pas le temps de l'approfondir aujourd'hui.

Je crois qu'il nous faut sortir de nos vieilles habitudes de pensée et proposer des solutions simples à des situations qui ne sont pas satisfaisantes.

Je voudrais prendre encore deux exemples des déséquilibres et des dysfonctionnements de notre système ferroviaire.

Premier exemple : j'ai appris la semaine dernière que l'Établissement public de sécurité ferroviaire, l'EPSE, qui doit normalement délivrer les certificats de sécurité aux opérateurs ferroviaires, n'est pas compétent pour ce faire en Corse, sur certains tronçons dans les Bouches-du-Rhône ou sur les lignes des sites portuaires, la DDE ayant conservé cette compétence, ce qui n'est pas logique.

Le second exemple concerne les problèmes d'interconnexion en région parisienne. Combien de temps faudra-t-il encore à notre pays pour mettre un terme au système absurde qui fait que l'on doit arrêter un train pour permettre le changement de conducteur quand on passe du réseau de la RATP à celui de la SNCF ?

Tous ces éléments sont convergents et mettent en lumière la nécessité de définir une large politique en faveur du rail. Je suis convaincu qu'il est plus que temps d'aller dans cette voie. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Je concentrerai mon propos sur le transport aérien et sur le budget annexe « Contrôle et exploitations aériens ».

Yvon Collin s'étant excellemment chargé de décrire le format financier et les évolutions que vient de subir la taxe d'aéroport, je me contenterai de vous livrer quelques réflexions.

Première observation : les quelque 66 millions d'euros qui sont attendus de l'augmentation de la taxe payée par les passagers seront affectés aux petits aéroports.

La question qui se pose dès lors est de savoir si le montant de l'affectation sera lié au niveau d'activité des aéroports.

Si tel est le cas, je souhaiterais qu'un critère prenant en compte la valeur ajoutée en termes d'aménagement du territoire soit appliqué à l'activité des petits aéroports. En effet, les petits aéroports doivent être considérés non pas seulement en fonction de leur niveau d'activité, mais aussi en fonction de leur aptitude en matière d'aménagement du territoire.

Je maintiendrai ou je retirerai l'amendement que j'ai déposé en fonction de la réponse que le Gouvernement m'apportera sur ce point

Ma deuxième observation est plus fondamentale, car elle concerne en quelque sorte la pérennité de la République. Rapportant ces budgets depuis de nombreuses années, j'ai demandé à des gouvernements successifs s'il était légitime de faire supporter au contribuable la charge de missions régaliennes. Les réponses ont régulièrement été les mêmes, et je ne doute pas que vous me répondrez de la même manière, mais, convenez avec moi, monsieur le secrétaire d'État, que l'État devra un jour assumer ses responsabilités et cesser de faire peser le coût de la sûreté et de la sécurité sur le seul passager.

Je m'interroge enfin, troisième observation, sur la pertinence et la finalité des mesures que nous prenons en matière de sécurité et de sûreté. Depuis le 11 septembre 2001, c'est à qui se fera le plus sécuritaire, et nous assistons à une véritable compétition entre aéroports, alors qu'un grand nombre des mesures qui ont été prises non seulement sont coûteuses, mais restent relativement peu efficaces.

Le Parlement européen, dans sa résolution du 5 septembre dernier, s'interroge sur le maintien des mesures concernant les gels et les liquides transportés dans les avions.

Soyons lucides, madame, monsieur les secrétaires d'État : nous ne pourrions jamais nous protéger totalement du terrorisme. Il est donc légitime, et raisonnable, de se poser la question du rapport entre le coût de l'investissement et la protection offerte à nos concitoyens, sans pour autant baisser la garde devant la menace terroriste.

En conclusion, permettez-moi de vous livrer trois brèves observations, pour rester dans le temps qui m'est imparti.

La première porte sur la loi relative aux aéroports. L'État va entamer cette année des négociations avec plusieurs grands aéroports régionaux pour définir leur programmation annuelle de l'évolution des redevances. Sur l'initiative du Sénat, la loi avait instauré une commission consultative aéroportuaire dont le rôle était de réguler de manière équilibrée et raisonnable les redevances aéroportuaires. Consultée pour Aéroports de Paris et les grandes compagnies qui se posaient à Roissy ou à Orly, la commission consultative a émis des avis qui n'ont pas été suivis. Aura-t-elle plus de chances d'être écoutée lorsqu'elle se prononcera sur les aéroports régionaux ?

Je maintiens que cette commission consultative est nécessaire, car elle est le lieu normal de règlement des conflits entre les usagers et les clients, entre les compagnies et les aéroports.

Ma deuxième observation, plus technique, concerne les personnels des bases aériennes qui viennent d'être transférées à des collectivités territoriales. J'aimerais que vous puissiez rassurer ces personnels, car ils se posent des questions sur leur avenir.

Enfin, j'évoquerai la situation d'EADS et d'Airbus : comme chacun le sait, l'écart de change entre le dollar et l'euro affecte lourdement et durablement la construction aéronautique européenne. Dès lors, deux perspectives seulement s'ouvrent à nous : soit nous arrivons à corriger cette parité, mais j'ignore comment ce serait possible, soit EADS et Airbus seront contraints d'aller produire hors de la zone euro, ce qui pose un problème majeur.

De fait, les difficultés commençaient pour nous à 1,40 euro pour un dollar ; le taux de change est aujourd'hui de presque 1,50 euro pour un dollar : comme le disait récemment le président d'Airbus, Tom Enders, à ce stade, nous avons dépassé le seuil de la douleur. Mes chers collègues, je voulais attirer votre attention sur ce problème, car, ensuite, il sera trop tard pour pleurer !

En revanche, la situation d'EADS appelle deux observations positives.

Tout d'abord, une nouvelle gouvernance a été instaurée, ce qui peut être mis à l'actif du Sénat. En effet, dans un rapport remis en juin dernier, Roland Ries et moi-même suggérons une telle réforme. Même si le lien de cause à effet peut être discuté, cette nouvelle gouvernance que nous appelons de nos vœux porte aujourd'hui ses fruits, car l'entreprise est devenue plus agile, elle est en meilleure adéquation avec son environnement et sa situation s'est améliorée si on la compare avec celle de groupes de taille normale. D'ailleurs, l'A 350 enregistre aujourd'hui des commandes.

Ensuite, l'A 380 suscite beaucoup d'intérêt et d'estime, vous le savez comme moi, monsieur le secrétaire d'État, puisque nous avons pu le constater tous deux lors d'un déplacement à Montréal. Je le rappelle, cet avion est aujourd'hui l'appareil qui, au monde, consomme le moins de kérosène – seulement 2,3 litres pour 100 kilomètres par passager transporté –, ce qui correspond tout à fait à vos souhaits, madame la secrétaire d'État.

Je vous précise enfin, après mes collègues rapporteurs pour avis, que la commission des affaires économiques a émis un avis favorable à l'adoption de ces crédits. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, je vous rappelle que le temps de parole attribué à chaque groupe pour chaque discussion comprend le temps d'intervention générale et celui de l'explication de vote.

J'ajoute qu'en application des décisions de la conférence des présidents aucune intervention des orateurs des groupes ne doit dépasser dix minutes.

Par ailleurs, le Gouvernement dispose au total d'une heure et dix minutes pour intervenir.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Paul Raoult.

**M. Paul Raoult.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, mes propos se limiteront à la partie de votre budget qui concerne l'écologie et l'environnement.

Si je devais réagir avec les vieux réflexes de l'enseignant que j'ai été, j'inscrirais dans la marge, après étude de votre budget : « Peut mieux faire ! » (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*)

Sans entrer dans les détails, votre budget est globalement en augmentation – encore qu'il soit parfois difficile de s'y retrouver et de faire des comparaisons, car le mode de présentation diffère de celui de l'année dernière -, alors que beaucoup d'autres missions voient leurs crédits plutôt diminuer et que les cadeaux fiscaux, dont on attend toujours les retombées économiques, ont limité vos marges de manœuvre.

Cela dit, par rapport aux espoirs soulevés par le Grenelle de l'environnement, le décalage est abyssal. Des moyens financiers significatifs ne sont pas au rendez-vous, et c'est pourquoi je ne pourrai pas approuver les crédits de cette mission.

Madame la secrétaire d'État, j'espère tout de même qu'en 2009 votre budget aura une autre allure, car, pour le moment, on reste sur sa faim ! Il ne faudrait pas que le Grenelle de l'environnement se réduise à une très belle opération de communication. Les espoirs soulevés sont trop importants et, après un travail de fond sérieux et de plusieurs mois, ce rendez-vous a permis au moins de poser publiquement les vraies questions du développement durable.

On peut considérer qu'un cycle d'une trentaine d'années, ouvert par la candidature de René Dumont aux élections présidentielles de 1974, se termine. On assiste aujourd'hui à une véritable prise de conscience des limites des ressources naturelles et des risques liés à une croissance exponentielle. Je crois que l'on assiste aujourd'hui à un véritable retournement de l'opinion publique.

Il nous faut changer de modèle énergétique, maîtriser l'étalement urbain, reconquérir la richesse de la biodiversité, développer des façons culturelles respectueuses des sols et du sous-sol, mettre en œuvre le principe pollueur-payeur, prévenir et réparer les dommages écologiques. Il s'agit d'un programme très coûteux, qui exigera des moyens financiers importants. Or, pour le moment, ceux-ci n'apparaissent pas du tout dans votre budget. Dans les mois qui viennent, nous serons vigilants sur les suites concrètes du Grenelle de l'environnement, dans un esprit constructif.

Si j'aborde de plus près votre budget pour 2008, madame la secrétaire d'État, je constate que les crédits attribués à la gestion des milieux et de la biodiversité sont en augmentation de 12,5 % en autorisations d'engagement et de 15 % en crédits de paiement.

Ces moyens permettront de faire face à la mise en place des parcs nationaux de la Réunion et de la Guyane, à l'animation des sites Natura 2000 et à la gestion des réserves naturelles. Il était absolument nécessaire de conforter ces politiques, tant la France avait pris du retard par rapport aux directives européennes ; toutefois, il faudra beaucoup de pédagogie et de force de conviction pour qu'elles soient adoptées par les forces vives de la nation, qui sont parfois récalcitrantes, hélas.

Madame la secrétaire d'État, vous avez augmenté les crédits des parcs naturels régionaux, les PNR, dont les dépenses de fonctionnement ont été calculées sur la base de 120 000 euros minimum par parc, contre 115 000 euros

l'année dernière. Néanmoins, êtes-vous certaine que les préfets respecteront cette dotation ? En effet, ils gardent une autonomie de gestion de leurs crédits, et l'expérience montre que la fibre environnementale du corps préfectoral n'est pas toujours très développée...

Quant à votre proposition d'un appel à projets de 2 millions d'euros pour les PNR axés sur la qualité des paysages, en particulier périurbains, la reconquête des espaces dégradés, la trame écologique et le plan Climat, elle est intéressante, mais je souhaite avoir des précisions sur les modalités de sa mise en œuvre.

S'agissant de la préservation de l'eau et de la lutte contre les inondations, là encore, les crédits augmentent significativement, mais il est vrai que les attentes, sur l'ensemble du territoire, sont considérables. Les crises météorologiques répétées ont accru les demandes, en particulier dans le sud-est de la France.

La mise en œuvre de la loi sur l'eau implique des changements substantiels.

La liste des communes considérées comme rurales a été modifiée, et le nombre de ces dernières a fortement diminué. Aussi, bien des municipalités sont aujourd'hui privées des subventions des conseils généraux et des agences de l'eau qui étaient destinées à leurs programmes d'assainissement.

Ensuite, la décision de faire payer la redevance d'assainissement aux communes rurales de moins de 400 habitants conduira à une augmentation sensible du prix de l'eau, même si un lissage sur cinq ans est prévu. Au sein du syndicat d'eau et d'assainissement que je préside, quelque 160 communes sont touchées. Certes, cette mesure peut se justifier, puisque les communes concernées bénéficient aujourd'hui d'aides financières pour leurs travaux, mais encore faut-il l'expliquer et la faire accepter.

Agences et communes devront financer le réseau de surveillance de la qualité de l'eau, qui est exigé par la directive-cadre de l'eau, et l'auto-surveillance des stations et des réseaux de transport. Il leur faudra également appliquer partout la directive relative aux eaux résiduaires urbaines, ou directive ERU. Or je voudrais être certain que nous disposerons des moyens nécessaires. Je le rappelle, nous devons respecter ces échéances européennes, sous peine de devoir payer à Bruxelles d'importantes amendes.

Madame la secrétaire d'État, je voudrais vous alerter sur les problèmes posés par la publication de l'enquête relative aux factures d'eau dans le mensuel *Que choisir ?* de novembre 2007. Celle-ci a suscité un écho médiatique considérable et elle interpelle les responsables politiques que nous sommes. Nous nous devons d'y répondre, face à une opinion publique en état d'alerte.

En effet, si cet article pose des questions tout à fait justifiées, je crains que les politiques d'investissement, pourtant tout à fait nécessaires dans les années à venir, notamment pour créer ou renouveler les stations d'épuration, ne soient paralysées par la peur d'une augmentation de leurs factures d'eau.

Les comptes des entreprises des opérateurs publics ou privés doivent être clairs et transparents. Madame la secrétaire d'État, je vous demande donc d'accélérer la mise en place de l'ONEMA, l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques. Celui-ci doit mettre en œuvre un système d'évaluation objective des services d'eau et du prix facturé aux usagers, mais en prenant en compte la qualité du service, la

sécurité de l'approvisionnement des usagers, la protection de l'environnement et la transmission d'installations en bon état aux générations futures.

Certes, la mise en place, par le décret du 2 mai 2007, d'indicateurs de performance des services d'eau et d'assainissement, obligatoires dans le rapport annuel rédigé par le maire, va dans la bonne direction.

Encore faut-il, madame la secrétaire d'État, que vos services, en relation avec la FNCCR, la Fédération nationale des collectivités concédantes et régies, nous aident à définir, à partir d'expertises solides et de méthodes incontestables, une modélisation concrète, pragmatique, judicieuse et irréprochable des services d'eau et d'assainissement, qui tienne compte des conditions d'exploitation différentes d'une collectivité à l'autre.

Nous avons des progrès à faire pour présenter des comparaisons sur les modes de gestion de l'eau, comme le souhaitent les opérateurs.

Je profite du vote de ce budget pour réclamer la publication d'un décret instituant une taxe au bénéfice de la gestion des eaux pluviales. Celle-ci serait certes facultative, mais elle permettrait de faire face à des besoins qui sont croissants et de cesser de financer illégalement ces travaux par le prix de l'eau au robinet.

Pleinement conscient des problèmes très lourds qui nous attendent, je souhaite qu'un contrat clair soit défini, qui prévoirait des programmes de financement planifiés dans la durée et définirait des engagements francs et massifs de l'État, au bénéfice d'un nouveau modèle économique.

Toutefois, en aurez-vous les moyens, demain, alors que ce budget reste globalement insuffisant et que je crains toujours un transfert de charges vers les collectivités territoriales ? Aurez-vous la force politique de normaliser, régler, réguler et inciter, dans le cadre du Grenelle de l'environnement ? Et, puisque ce dernier a été l'occasion d'une réflexion particulière sur le ferroviaire, pouvez-vous nous préciser vos intentions s'agissant de la modernisation de notre réseau ferroviaire, aujourd'hui bien défaillant ?

Enfin, car il s'agit d'un important problème régional, qu'en est-il de l'implantation d'un centre d'essais ferroviaires près de Valenciennes ? Les élus et les populations, qui nourrissent des attentes et des inquiétudes fortes, réclament des réponses claires.

Madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, telles sont les quelques questions que je souhaitais vous poser. J'attends à présent vos réponses. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Blanc.

**M. Jacques Blanc.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, je veux tout d'abord remercier notre collègue Francis Grignon, qui m'a permis d'intervenir à sa place : des obligations m'appellent tout à l'heure en Lozère, un département qui n'est pas vraiment proche de Paris, mais je tenais à intervenir pour souligner combien le budget que nous examinons aujourd'hui marque une nouvelle étape.

En effet, c'est la première fois que le développement durable et la protection de l'environnement sont érigés en piliers d'un ensemble de politiques publiques, au sein d'un même ministère, qui plus est un ministère d'État, conformément à la volonté exprimée par le Président de la République et le Gouvernement, dont nous soutenons l'action.

Dans ce budget, les douze programmes qui regroupent l'essentiel des crédits destinés à ce nouveau ministère s'articulent autour de quelques thématiques pilotes. L'ancienne mission « Écologie et développement durable » en fait partie, avec ses programmes « Conduite des politiques environnementales et développement durable », « Gestion des milieux et biodiversité » et « Prévention des risques et lutte contre les pollutions ».

Paul Raoult a affirmé il y a quelques minutes que, s'il devait noter ce budget, il écrirait : « Peut mieux faire ». Pour ma part, je mettrais : « Très grands progrès » ! (*Sourires.*) En effet, vous nous proposez, madame la secrétaire d'État, une augmentation de près de 21 % des crédits consacrés à la gestion des milieux et de la biodiversité, ce qui n'est tout de même pas rien.

Sans même compter les crédits consacrés à la politique de l'eau, qui sont eux-mêmes en augmentation, je le rappelle, les moyens mobilisés en faveur de la politique de la nature et des paysages s'accroissent de 30 % par rapport à 2007, ce qui est significatif.

En particulier, les crédits alloués aux neuf parcs naturels nationaux, dont deux ont été créés en 2007 respectivement en Guyane et à la Réunion, progressent de 36 % par rapport à 2007. Cela montre que la loi sur les parcs nationaux, pour laquelle notre collègue Jean Boyer s'était tant mobilisé, est bien prise en compte, et que le Gouvernement entend traduire dans les faits les engagements qu'il a pris.

Cet effort s'ajoute à la majoration, décidée l'an dernier, des dotations versées aux communes situées au cœur des parcs nationaux, en compensation des contraintes que ceux-ci font peser sur elles. Enfin, les crédits destinés aux parcs naturels régionaux augmentent eux aussi. Dont acte !

S'agissant des réserves naturelles, en particulier régionales, il existe des projets d'extension ou de nouvelle création, mais il faudra bien, là aussi, que s'instaure un dialogue entre l'État et les régions, car on ne peut laisser se développer les surfaces et le nombre des réserves naturelles sans que soient pris, en regard, des engagements financiers.

En ce qui concerne les crédits affectés au réseau Natura 2000, ils sont, eux aussi, en importante progression, et nous souhaitons que l'on retrouve, sur le terrain, la traduction des décisions qui ont été prises au travers de la loi relative au développement des territoires ruraux. En particulier, ce sont les élus qui « portent » le réseau Natura 2000, ce qui permet d'éviter que des craintes, des appréhensions ne se manifestent parmi les habitants des territoires concernés. À cet égard, nous sommes sortis d'une forme d'impasse.

Concernant maintenant les transports, je voudrais vous faire part, monsieur le secrétaire d'État, de deux interrogations.

Tout d'abord, nous soutenons le développement du transport ferroviaire, qui a vu la création de 2 000 kilomètres de lignes TGV supplémentaires. Vous permettrez à un élu du Languedoc-Roussillon de vous dire que l'on se réjouit, dans sa région, de l'achèvement du percement du tunnel transpyrénéen du Perthus, qui a été célébré en grande pompe.

**M. Gérard Longuet.** Il faudrait peut-être que les Espagnols fassent leur travail !

**M. Jacques Blanc.** Je me félicite également de la mobilisation de crédits en vue de la réalisation du tronçon Montpellier-Nîmes, et je tiens d'ailleurs à saluer ici le président de l'AFITF, qui accomplit un travail tout à fait remarquable, et apprécié. Cependant, il existe une lacune entre

Montpellier et Perpignan, et si l'on ne se lance pas résolument dans la réalisation de ce tronçon, un engorgement se produira.

En effet, on ne pourra pas développer à la fois le transport express régional, le trafic des marchandises et la circulation de trains rapides si l'on ne crée pas une ligne nouvelle complète entre Montpellier et Perpignan. Dieu sait si c'est important ! La création de cette ligne avait d'ailleurs été retenue parmi les grands projets européens lors du sommet de Corfou de 1994. Je me permets donc d'insister sur ce point.

En ce qui concerne la route, si l'on ne peut pas demander que l'on fasse du « tout-routier », on ne peut pas non plus accepter l'abandon d'un certain nombre de projets importants, qui sont d'ailleurs des projets de développement durable, parce qu'ils conditionnent l'aménagement du territoire. Il n'y aura pas de développement durable sans aménagement du territoire. Je pense ici, par exemple, à la nationale 88, qui relie Lyon à Toulouse par le Massif central.

**M. Gérard Longuet.** C'est vrai !

**M. Jacques Blanc.** Nous demandons et nous attendons avec beaucoup d'impatience l'inscription de cet axe important au programme de développement et de modernisation des itinéraires.

Je crois que l'AFITF prévoit, pour le tronçon aveyronnais, un engagement financier, peut-être dans le cadre d'un partenariat public-privé.

En ce qui concerne la section du tracé qui traverse le département de la Lozère, un viaduc est pratiquement achevé. Le président de l'AFITF est venu voir cet ouvrage impressionnant, mais pourrions-nous le mettre en service, monsieur le secrétaire d'État ? Il nous manque une partie du financement. On ne va tout de même pas laisser les choses en l'état ! Bien entendu, il faudra aussi prendre en compte les contournements de Mende et de Langogne.

J'ajouterai, sur ce point, que nous avons anticipé les conclusions du Grenelle de l'environnement, puisque ce tracé fait l'objet d'une charte de développement durable. L'ensemble des acteurs se sont engagés à cet égard, et nous souhaitons donc que vous montriez bien que se préoccuper de développement durable ne signifie pas, pour autant, que l'on abandonne des projets qui sont d'ailleurs en eux-mêmes des éléments de ce développement durable.

Des interrogations existent aussi en matière maritime. Certaines déclarations ont quelque peu inquiété les responsables des ports de plaisance de France, qui sont actuellement présents au salon nautique de Paris.

Monsieur le secrétaire d'État, vous étiez venu en Languedoc-Roussillon...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Oui !

**M. Jacques Blanc.** ... lorsque je présidais la région. Je vous avais alors présenté l'opération « ports propres »,...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Absolument !

**M. Jacques Blanc.** ... dont nous célébrerons le dixième anniversaire du lancement en 2009.

Nous avons, là encore, anticipé, en élaborant des programmes qui engagent les ports dans la lutte contre les pollutions, qu'elles soient toxiques, domestiques ou accidentelles. Une campagne d'animation et de sensibilisation des utilisateurs avait été lancée.

Cette opération a fait boule de neige, puisque vingt-six ports maritimes ou lagunaires s'y sont engagés. En outre, ce concept a été repris par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,...

**M. Pierre Laffitte.** Oui !

**M. Jacques Blanc.** ... et nous avons l'ambition de créer, avec la Fédération française des ports de plaisance, un réseau des ports propres en Méditerranée. Nous espérons que vous nous soutiendrez dans cette démarche, qui a d'ailleurs aussi mobilisé nos voisins européens dans le cadre du programme Interreg III B, qui s'est déployé en Catalogne, aux îles Baléares, en Cantabrie ou en Algarve.

Il convient donc de rassurer et de lever les interrogations, afin que tout le monde puisse rejoindre cette démarche de développement durable.

Cela vaut également pour les zones de montagne. L'Association nationale des élus de montagne a fait procéder à une analyse objective du problème des changements climatiques et des incidences qu'ils peuvent entraîner, non pas seulement sur l'enneigement, mais aussi sur la forêt et sur le développement des zones de montagne dans son ensemble.

Nous souhaitons, madame, monsieur les secrétaires d'État, que soit prise en compte la nécessité de répondre aux interrogations des populations concernées, afin d'obtenir leur adhésion. Pour cela, il convient de leur montrer que le développement durable signifie non pas un blocage de tous les projets, mais une maîtrise du développement, qui n'interdit pas, par exemple, la production de neige, puisqu'il s'agit non pas de fabriquer une neige artificielle, mais de transformer de l'eau avant de la restituer au cycle naturel. Il est donc important de lever des *a priori*, voire d'anticiper des réactions de rejet pour qu'elles soient plus facilement surmontées.

J'ai souhaité, à l'occasion de l'examen de ce projet de budget, vous soumettre ces questionnements, madame, monsieur les secrétaires d'État, parce que notre débat d'aujourd'hui témoigne de la prise en compte d'une problématique de société, je dirais même d'une dimension politique nouvelle.

Après l'ère de la mondialisation, suscitée par la révolution industrielle, nous sommes confrontés à une modernité qui est envahie par le problème de la consommation, laquelle apparaît parfois comme l'objectif premier.

Or, entre la séduction qu'exerce la consommation et les moyens dont peuvent disposer les consommateurs, il y aura toujours des décalages. On sent bien qu'il faut répondre à une attente des femmes et des hommes de notre société. Peut-être le pourrions-nous en démontrant que le personnel politique choisit de préparer l'avenir, le monde dans lequel vivront nos enfants.

Préparer l'avenir, c'est aussi maîtriser les dépenses, car nous ne pouvons léguer nos dettes à nos enfants.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** C'est contraire au développement durable ! (Sourires.)



**M. Jacques Blanc.** C'est là une responsabilité majeure qui nous incombe ; mais, préparer l'avenir, c'est également faire en sorte que ces enfants puissent demain s'épanouir dans un environnement naturel qui leur permettra de maîtriser leurs angoisses existentielles.

La démarche de développement durable est donc une démarche menant à une société nouvelle. Nous entendons la conduire avec vous, parce que nous sommes convaincus qu'il faut donner un sens profond à l'action politique, et que ce sens profond peut être de préparer l'avenir du monde, l'avenir de nos enfants, tout en sachant quels citoyens nous préparerons pour ce monde nouveau. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Billout.

**M. Michel Billout.** Monsieur le président, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, nous nous attendions, cette année, à innover en mettant en œuvre dans le secteur des transports la « rupture puissante, forte et radicale » à laquelle appelait le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables le 3 octobre dernier, à l'Assemblée nationale.

Des signes ont été émis en ce sens avec la création d'un ministère de l'écologie, de l'aménagement et du développement durables et l'organisation, cet automne, d'un « Grenelle de l'environnement » : autant d'éléments qui pouvaient laisser présager une volonté gouvernementale forte de définir une nouvelle politique des transports, plus respectueuse des impératifs de préservation de l'environnement.

Ainsi, grâce à une prise de conscience exceptionnelle des dangers, pour notre planète, d'un développement uniquement fondé sur des critères de compétitivité économique, il a été décidé de prendre en compte des critères sociaux et environnementaux dans toute prise ou évaluation de décision publique.

Pour illustrer mon propos, je ferai référence au document final du Grenelle de l'environnement, qui indique que « le paradigme actuel, fondé sur la priorité accordée aux infrastructures routières et autoroutières, doit être abandonné au profit d'une logique de développement intégré, dans laquelle la route et l'avion deviennent des solutions de dernier recours ».

Le nouveau Président de la République affirmait également, durant sa campagne électorale, l'objectif d'augmenter de 25 % la part du fret ferroviaire dans le transport de marchandises, objectif qui a été repris dans les décisions arrêtées à l'occasion du Grenelle de l'environnement et dont la réalisation suppose des investissements massifs en faveur du rail.

Nous attendions donc avec une grande impatience de découvrir les crédits accordés aux transports. Mais quelle déception ! Nous sommes loin de la révolution annoncée : ces crédits sont une nouvelle fois en nette régression, puisque les seuls crédits alloués aux transports terrestres et maritimes baissent de 13 %. De plus, le nouveau périmètre de la mission permet habilement de restreindre le temps de parole des groupes parlementaires dans le débat budgétaire...

Nous sommes donc consternés de constater un tel fossé entre les discours et les actes posés par ce gouvernement, dont le projet de loi de finances reste un acte fondateur.

Ce comportement a également été souligné dans l'avis de la Cour des comptes sur le secteur des transports, où il est notamment question de la mise en œuvre de la LOLF.

Ainsi, la Cour des comptes regrette que l'application de la LOLF n'ait pas été l'occasion d'accomplir des progrès décisifs en matière d'intermodalité, en constituant un programme « Infrastructures de transport » et en désignant un responsable de l'intermodalité et du report modal.

Cette remarque datant de juin dernier, elle aurait pu être prise en compte dans l'élaboration des documents budgétaires, lesquels sont loin d'être satisfaisants pour qui souhaite trouver des informations précises sur la destination des crédits.

La Cour des comptes estime aussi que « le discours récurrent sur le rééquilibrage des modes de transports ne se traduit pas en actes ». Son jugement serait-il bien différent aujourd'hui ?

Même la commission des finances de la Haute Assemblée dénonce, dans un communiqué de presse, « l'absence de traduction financière et budgétaire des orientations proposées par le Grenelle de l'environnement ».

Pourtant, et les travaux de cet automne l'ont une nouvelle fois souligné, l'absence de réduction significative des émissions de gaz à effet de serre aura des conséquences dramatiques et irréversibles sur l'environnement.

Dans cette perspective, je rappelle que la part du secteur des transports dans le total des émissions françaises de gaz à effet de serre atteint 26,5 %, le transport routier représentant 93 % de cette part.

Il s'agit, en outre, du secteur qui a connu la plus forte croissance en matière d'émissions de gaz à effet de serre depuis 1990, puisque la progression est de 22 %. Or il a précisément été décidé, lors du Grenelle de l'environnement, de revenir au niveau d'émissions de 1990.

Je rappelle également que, en France, la part de la route dans le marché du fret est passée en vingt ans de 58 % à 80 %, celle du rail de 26 % à 12 %. Il y a donc fort à faire pour parvenir à un rééquilibrage modal, véritable levier pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Pour reprendre la terminologie employée dans les documents du Grenelle de l'environnement, il s'agit d'un objectif « d'intérêt général pour la société ».

Nous partageons ce point de vue, et nous sommes intervenus régulièrement, chaque année, lors de la discussion du projet de loi de finances, pour demander davantage de moyens pour les modes de transport autres que la route.

Pourtant, prenant le contre-pied de toutes les déclarations d'intention, ce projet de budget organise une nouvelle fois le désengagement de l'État du secteur des transports.

D'ailleurs, à la lecture des documents budgétaires, et notamment de ceux qui présentent le programme « Transports terrestres et maritimes », nous comprenons assez vite que la rupture annoncée ne sera pas si radicale.

En effet, dès la présentation stratégique du projet annuel de performances, il est dit que la priorité sera donnée, « chaque fois que cela est réaliste au plan économique, aux modes de transports complémentaires à la route ». Nous voilà immédiatement cantonnés aux sacro-saints impératifs de rentabilité économique ! La politique du Gouvernement est donc la suivante : le développement durable est un objectif, mais seulement si c'est rentable !

Comment ne pas penser alors à la nouvelle politique d'entreprise de la SNCF ? Celle-ci reste une entreprise publique, mais les maîtres mots de sa gestion sont dorénavant compétitivité économique et augmentation de la productivité,...

**M. Paul Blanc.** C'est bien !

**M. Michel Billout.** ... au détriment du service public.

Cette nouvelle politique d'entreprise justifie le choix du haut débit ferroviaire et la fin programmée du service du wagon isolé, jugé non rentable. Selon les propos mêmes de sa présidente, « la SNCF renonce à l'universalisme de ce service et à la couverture homogène du territoire ».

Nous avons vu quelles conséquences ont découlé, dans le plan fret 2004-2006, de l'application de ces nouvelles priorités : suppression de plus de 7000 postes, fermeture de 100 gares de triage et de nombreuses gares de fret, sans parler de la dégradation des résultats de cette branche d'activité. Mais comment penser augmenter le chiffre d'affaires quand on réduit le réseau au maximum ?

Parallèlement, la mise en œuvre de ce plan a eu pour conséquence immédiate de mettre sur les routes plus de 1 400 000 camions supplémentaires. Aujourd'hui, nous savons donc pertinemment que si de nouvelles gares de fret sont fermées – je pense là à la fermeture au service du wagon isolé, envisagée au 30 novembre dernier, de 262 gares –, c'est autant de trafic qui se reportera sur la route, mode de transport très polluant qui bénéficie pourtant d'une réglementation fiscale et sociale particulièrement avantageuse.

À l'évidence, lorsque les entreprises ou le Gouvernement en appellent à la notion de compétitivité économique, cela provoque nécessairement de nouveaux reculs pour le développement ferroviaire durable et pour la protection de l'environnement.

Les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen estiment, pour leur part, que la mise en œuvre d'une véritable politique des transports permettant l'essor des modes alternatifs à la route conformément aux impératifs environnementaux nécessite une intervention publique importante, dérogée des impératifs économiques de court terme.

Cet objectif suppose des moyens accrus pour les opérateurs publics, outils de la puissance publique.

En ce qui concerne notamment le ferroviaire, celui-ci ne pourra regagner des parts qu'à l'unique condition d'engager une modernisation de ses réseaux et de son matériel et d'offrir aux agents des conditions de travail satisfaisantes.

Dans ce sens, l'école polytechnique de Lausanne a chiffré dans son audit les besoins d'investissement dans les réseaux à 5,5 milliards d'ici à 2015, ce qui correspond à un effort de 500 millions par an. Pourtant, contre toute attente, les subventions au réseau baissent.

L'aide au désendettement de RFF stagne à 730 millions d'euros, après une baisse de 70 millions depuis 2006.

Pourtant, dans le modèle de développement du ferroviaire allemand, si souvent cité en exemple, l'État a, pour sa part, fait le choix de la reprise intégrale de la dette. Cela devrait tout de même nous conduire à réfléchir !

De plus, par un subtil jeu d'écritures, vous augmentez la subvention de régénération de 80 millions d'euros, mais, parallèlement, vous diminuez de 180 millions d'euros la contribution aux charges d'infrastructures versée à RFF.

Le manque à gagner de 100 millions d'euros a vocation à être comblé par des augmentations de péages, qui, je le précise, ont déjà augmenté de 49 % depuis 2003, et par des cessions immobilières.

Autrement dit, vous continuez la « grande braderie » du patrimoine public et vous renforcez la pression financière, notamment sur la SNCF, qui voit ses charges d'exploitation exploser !

En outre, l'exploitant public investi d'une mission de service public reste pénalisé par le poids de la dette historique. Là encore, la contribution de l'État à cette charge diminue de 30 millions d'euros cette année.

Par ailleurs, la compensation au titre de la politique de mobilité passe de 84 millions d'euros inscrits au budget l'an passé à 74 millions d'euros cette année. Au moment où les Français font les frais d'une perte importante de leur pouvoir d'achat, cette nouvelle coupe leur donne des indications claires sur le sens que donne le Gouvernement à la notion de solidarité.

J'en viens maintenant à la subvention au transport combiné. Celle-ci baisse, c'est un comble, de 2,5 millions d'euros concernant les autorisations d'engagement pour atteindre péniblement 23,4 millions d'euros. C'est une aberration quand on sait que ce même gouvernement ne cesse de discourir sur l'exigence du développement durable et de la protection de l'environnement.

Il ne faut pas l'oublier, avant l'arrivée de la droite au pouvoir, la subvention octroyée pour le développement du transport combiné s'élevait à 92 millions d'euros.

Parallèlement, les aides aux transporteurs routiers, notamment grâce aux exonérations fiscales et sociales, sont une nouvelle fois en augmentation. Et je ne parle pas de la généralisation des véhicules de 44 tonnes, qui va accroître la concurrence entre ces deux modes au détriment du rail. Quant à la mise en œuvre de l'eurovignette, proposition phare du fameux Grenelle de l'environnement, vous la cantonnez au réseau non concédé. De plus, le Gouvernement a déjà annoncé des compensations fiscales en faveur des entreprises du fret routier. Autant dire que, dans ces conditions, l'utilité de cette écotaxe sera très limitée.

Où sont donc passés les engagements forts du Gouvernement en faveur du développement durable qui devaient passer par une réorientation de la politique des transports ? Comment comprendre le choix de la SNCF, outil de la puissance publique, de renoncer à ses missions de service public au nom de la rentabilité ?

Pour couronner le tout, comment ne pas être inquiet pour l'avenir des financements de l'AFITF ? En effet, le reversement à cette agence d'une partie du produit de la vente des concessions d'autoroutes va cesser dès la fin 2008. Selon les indications du ministre de l'écologie, les besoins de financement s'élèvent à 16 milliards d'euros uniquement pour les actions déjà programmées. Comment seront alors financés les engagements pris dans les contrats de projets État-régions 2007-2013 ? Comment sera financé le plan de régénération du réseau ? Comment seront financées les décisions du Grenelle de l'environnement ? Quelles sont les perspectives ouvertes pour le prochain comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, le CIACT ?

Alors que les dividendes des SEMCA auraient dû rapporter sur le long terme des financements importants et pérennes à l'État, le Gouvernement a fait le choix de céder dans la précipitation cette rente au privé.

En outre, comment ne pas être tous inquiets quand vous annoncez, monsieur le secrétaire d'État, à l'Assemblée nationale, lors de l'examen des crédits budgétaires de la politique des territoires, que le recours à l'emprunt ou de nouvelles cessions d'actifs peuvent être considérés comme des pistes pour financer l'AFITF ?

Ces pistes n'étant pas de notre point de vue pertinentes, nous craignons une pression accrue sur les collectivités pour le financement du service public du transport.

Concernant la clef de répartition des investissements réalisés par l'AFTIF, aucun signe n'est réellement donné en faveur du rééquilibrage, puisque 42 % des sommes allouées financeront encore des projets routiers.

Nous sommes donc bien loin de la révolution annoncée à grand renfort de médias lors du Grenelle de l'environnement.

Puisque nous sommes dans la continuité de l'action menée par la droite au pouvoir depuis 2002, dont les objectifs sont l'austérité budgétaire et la mise en œuvre de la libéralisation du secteur des transports, nous voterons contre les crédits du programme « Transports terrestres et maritimes », qui ne répondent nullement aux enjeux du développement durable et de la protection de l'environnement. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Laffitte.

**M. Pierre Laffitte.** Monsieur le président, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, nous avons désormais un super ministère d'État chargé du développement durable, qui est une priorité non seulement pour la France – et notre pays veut être en la matière tout à fait en pointe –, mais aussi pour l'humanité tout entière.

Le Président de la République et le Gouvernement en ont pris conscience, tout comme les Français. Il en va de même pour les populations de la plupart des pays, bien que tous les gouvernements n'aient ni notre courage ni notre détermination.

Il faut commencer par saluer une grande victoire. En effet, le Grenelle de l'environnement était une gageure puisque, pour la première fois, une série d'associations et d'ONG ont eu l'occasion de discuter avec des responsables politiques et économiques. Après des débuts difficiles, le débat a donné lieu à de nombreux échanges, et le dialogue s'est avéré positif.

Avec mon collègue Claude Saunier, nous sommes en train d'achever un rapport intitulé *La biodiversité, le deuxième choc*. Nous avons déjà présenté un premier rapport qui portait sur le changement climatique et la transition énergétique. Vous y trouverez des dizaines de suggestions concrètes qui font suite à des milliers d'heures de travail, notamment lors de voyages dans les principaux pays et de contacts avec nombre de scientifiques concernés.

Ces rapports s'inscrivent dans une série d'études, notamment produites dans le cadre de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, qui peuvent intéresser d'autres pays ne disposant pas de telles synthèses. En effet, les problèmes liés aussi bien à la biodiversité qu'au changement climatique et à la transition énergétique sont extraordinairement complexes et interconnectés. Par conséquent, il faut prendre le temps d'étudier ces sujets et de les analyser.

La création de note super ministère d'État regroupant une pléiade de structures auparavant très dispersées constitue une autre gageure. La lecture des nombreux rapports de nos

collègues des différentes commissions saisies sur le projet de budget de la mission nous montre que, sur chaque sujet de préoccupation, des problèmes peuvent être soulevés et des solutions trouvées, mais qu'il est très difficile d'avoir une vision de l'ensemble.

Sans doute aurait-il fallu mettre beaucoup plus en exergue la nouveauté que constitue la création de ce ministère. L'objectif recherché est clair : d'une part, préparer un changement de mentalité pour développer les économies d'énergie, d'espace et d'eau, et, d'autre part, mettre en place une stratégie de long terme qui nécessite une programmation sur une quinzaine d'années.

Cela sera très certainement l'objet du texte de loi sur le développement durable qui nous sera très prochainement présenté. Il était impossible, en raison du délai trop court – à peine un mois –, d'intégrer les conclusions du Grenelle de l'environnement dans le projet de loi de finances. La LOLF ne facilite d'ailleurs pas la tâche : la plupart des rapporteurs et, plus largement, tous ceux qui veulent comprendre ce que représente telle ou telle action sont quelque peu dépités.

Si je prends l'exemple du programme 113, les leviers essentiels n'y figurent pas. Je pense notamment aux agences de l'eau, ou aux aides que l'État peut accorder aux collectivités locales tant en investissement qu'en fonctionnement par le biais de dotation globale d'équipement et de la dotation globale de fonctionnement. L'État a les moyens avec de tels leviers d'orienter par exemple les plans locaux d'urbanisme, les PLU, ou les schémas de cohérence territoriale, les SCOT, dans un sens favorable à l'environnement.

Ces actions sont en dehors du programme, elles ne sont donc pas visibles, alors qu'elles représentent pourtant des sommes dix fois ou cent fois supérieures à celles qui sont indiquées dans le budget.

**M. Charles Revet.** C'est très lourd !

**M. Pierre Laffitte.** Au final, on a l'impression étrange de mal comprendre ce dont on parle et ce qui va se passer.

Pour l'énergie, je ferai la même remarque. En effet, 90 % du budget du programme sont consacrés à la gestion des retraites des mineurs. On ne peut pas dire qu'il s'agisse là de la politique énergétique de l'État ! On ne trouve rien ni dans la LOLF ni dans le budget, puisque la plupart des financements sont extérieurs. On pourrait même considérer qu'ils sont négatifs ! L'État opère des prélèvements sur Électricité de France, sur l'Institut français du pétrole et le Commissariat à l'énergie atomique sur Areva. Par conséquent, des sommes considérables rentrent dans les caisses de l'État et ne sont pas inscrites au budget de la politique énergétique de la France. Il me semble que c'est un problème : il est important que nous ayons en la matière une vision qui nous permette de mieux comprendre les choses. Pourrait-on examiner cela en annexe au budget ?

Enfin, remarque fondamentale, face aux nécessités de réactivité, le ministère doit se doter d'une cellule de réflexion ; il n'est pas nécessaire de créer un grand institut, mais cette cellule aurait justement pour fonction d'assurer la continuation des initiatives déjà lancées. Il faudrait que cela apparaisse en tant que programme, pour que notre volonté de réflexion, d'analyse, de décision, de comparaisons internationales, se manifeste clairement.

Cette volonté doit se traduire non seulement par des actions mais aussi par le développement de l'évaluation. Il faudrait monter une cellule de veille sur ce qui se passe à l'étranger, car nous ne sommes pas les seuls sur terre !

En liaison entre et le ministère des affaires étrangères, ce super ministère doit pouvoir mener une action de politique étrangère en coopération avec l'Union européenne pour que, par exemple, l'Organisation mondiale du commerce puisse introduire des règles qui pénaliseraient les mauvais et récompenseraient les bons. Cette dynamique ne pourra s'engager sans la volonté de la France. Comme vous l'avez compris, je vise ici certains pays qui sont très riches, mais qui ne font pas le nécessaire. Encore que l'Australie vienne de prendre des mesures qui vont dans le bon sens !

Outre la cellule de réflexion, donc la tête, et en interaction étroite avec elle, il nous faut les jambes, c'est-à-dire la régionalisation nécessaire de la réflexion et de l'action. Ces jambes, nous les avons déjà : ce sont les DRIRE et les DIREN. La fusion de ces deux organismes, lorsqu'elle a été réalisée, donne de très bons résultats. Il faudra renforcer ces structures qui sont les seules à pouvoir nous faire remonter, depuis les collectivités locales et les préfetures, les idées, les suggestions et les évaluations. Il faudrait inscrire cela dans un autre programme *ad hoc*. Ainsi, le Parlement français pourrait comprendre l'étendue de cette volonté politique, procéder à une évaluation et appuyer des actions de long terme, au niveau national et international. C'est une façon de renforcer son rôle.

Il s'agit non pas de créer un nouvel organisme, mais de centraliser les compétences, un peu dans la continuité du Grenelle de l'environnement, à la différence que les expertises extérieures – dans le cadre du Grenelle, elles étaient parfois contestées par certaines organisations – devraient faire partie de l'ensemble de la réflexion.

Il est en effet anormal que l'on ne dispose pas des réflexions de l'INRA, du CEA, de l'ADEME, de tous ces organismes compétents. Ils pourraient émettre des avis, au sein d'un organisme centralisé, à l'intention des décideurs. Je pense que c'est une nécessité absolue.

Il faut que cette tête soit bien alimentée, et nous devons pour ce faire nous appuyer à la fois sur les régions, ces jambes indispensables dans une démocratie, et sur l'ensemble des organismes que je viens d'évoquer, dont les compétences sont nombreuses et qui comptent probablement parmi les meilleurs au monde. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Marcel Deneux.

**M. Marcel Deneux.** Monsieur le président, madame, monsieur les secrétaires d'État, mes chers collègues, mes chers amis, le budget que nous examinons aujourd'hui reflète tout d'abord une organisation administrative nouvelle, placée sous le signe de la mobilisation des moyens et des effectifs au service de l'écologie et du développement durable.

En effet, la création d'un grand ministère aux compétences transversales, doté de douze programmes budgétaires et coiffé par un ministre d'État, exprime véritablement une volonté politique majeure, qui s'est imposée au cours de la campagne électorale et qui correspond aux attentes des Français.

Vous connaissez mon engagement de longue date contre le réchauffement climatique. Je salue donc avec enthousiasme la création d'un ministère qui dispose enfin de tous les moyens lui permettant de mener une politique dynamique et réactive pour la préservation de notre environnement, dans les domaines tant des transports que de l'aménagement du territoire ou de l'énergie. La tâche est importante, j'oserai même dire vitale, madame, monsieur les secré-

taires d'État. Je peux d'ores et déjà vous assurer du soutien du groupe UC-UDF dans votre action. (*Très bien ! sur les travées de l'UMP.*)

Vous avez également la chance d'intervenir dans un cadre tant international que national entièrement renouvelé.

Au niveau international, tout d'abord, l'attribution récente du prix Nobel de la paix à l'ancien vice-président des États-Unis, Al Gore, ainsi qu'aux membres du Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat, le GIEC, souligne de façon éclatante combien les enjeux environnementaux sont cruciaux et désormais reconnus comme tels.

Le principal défi pour les mois à venir sera de convaincre les pays en développement – le Brésil, l'Inde, la Chine – et les pays développés encore réticents – la Nouvelle-Zélande et, surtout, les États-Unis – de s'engager en faveur d'un régime multilatéral du climat.

Dans cette perspective, notre pays et l'Europe auront un rôle déterminant à jouer pour parvenir à un accord sur les objectifs et les moyens, et éviter ainsi toute interruption du régime du protocole de Kyoto en 2012. Un pas important a d'ailleurs été franchi cette semaine, lors de la conférence de Bali, avec la ratification du protocole de Kyoto par l'Australie.

De même, au niveau national, cette fois, la cause de la protection de notre environnement a connu, en quelques mois, d'importants progrès. Fait nouveau, le Grenelle de l'environnement a permis à tous les acteurs de se rencontrer et de débattre de la protection de l'environnement.

Nous attendons désormais d'examiner le « paquet législatif » qui permettra de transcrire juridiquement les engagements qui ont été pris. Pourrez-vous, madame, monsieur les secrétaires d'État, nous donner quelques détails sur le contenu de ce paquet, sur le calendrier législatif et sur les méthodes qui seront employées ?

D'un point de vue budgétaire, on ne peut que s'interroger sur la mise en œuvre des mesures les plus décisives, qui ont été repoussées ou différées. Aucune ligne budgétaire ne fait apparaître de crédits destinés au financement des premières actions susceptibles d'être mises en œuvre dès l'exercice budgétaire 2008, celui qui nous préoccupe en ce moment.

J'appelle de mes vœux la discussion d'un projet de loi de finances rectificative comprenant des dispositions en faveur de l'environnement afin de remédier au silence de ce projet de budget. Faute de cela, le Grenelle de l'environnement se résumerait à une très bonne opération médiatique et à un catalogue de vœux pieux.

Je développerai maintenant quatre thèmes qui me semblent particulièrement importants.

Je commencerai tout d'abord – ce sera le premier thème – par évoquer les énergies renouvelables. J'insisterai notamment sur l'énergie solaire.

Pour la première fois, la politique de l'énergie et des matières premières fait l'objet d'un programme budgétaire à part entière. Mais je regrette, monsieur le secrétaire d'État, qu'il soit si peu question des énergies renouvelables dans le programme « Énergie et matières premières ». Certes, les moyens de la politique énergétique et de la politique des matières premières dépassent très largement les crédits budgétaires.

Le projet annuel de performances, lui, présente le montant des dépenses fiscales rattachées au programme « Énergie et matières premières ». Celles-ci devraient s'élever à 2,5 milliards d'euros en 2008, à comparer aux 54 millions d'euros d'autorisations d'engagement du programme 174. La principale dépense fiscale de ce programme, estimée à 2,4 milliards d'euros pour 2008, correspond au crédit d'impôt pour dépenses d'équipement de l'habitation principale en faveur des économies d'énergie et du développement durable. Toutefois, je crains que cette incitation fiscale, bien que très importante, ne soit pas à la hauteur des enjeux, d'autant moins qu'elle concerne, pour l'essentiel, l'isolement des lieux d'habitation.

En mars 2007, les dirigeants européens se sont engagés à respecter un objectif commun consistant à produire 20 % de leur énergie à partir de sources renouvelables d'ici à 2020. Nous sommes encore très loin du compte, si loin en fait que l'objectif peut sembler à certains quasi impossible à atteindre.

Prenons l'exemple de l'énergie solaire. À la fin 2005, notre voisin l'Allemagne, pays qui n'est pourtant pas réputé pour son ensoleillement, comptait sur ses toits une surface installée de capteurs solaires thermiques de 6,7 millions de mètres carrés, représentant une puissance thermique de 4 700 mégawatts, 4 % des foyers allemands étant équipés.

En outre, l'Allemagne a produit plus de 1 000 mégawatts d'électricité photovoltaïque en 2006, soit les trois-quarts de l'électricité solaire européenne. L'Allemagne dispose donc en fait, comme c'est déjà le cas pour l'éolien, le leader européen en matière d'énergie solaire, avec toutes les retombées très positives que cela entraîne en termes de créations d'emplois qualifiés.

Pendant ce temps, en France, la production solaire, qu'elle soit photovoltaïque ou thermique, reste marginale et insignifiante. Pourtant notre pays dispose d'un excellent potentiel solaire. Plus de vingt départements du sud de la France bénéficient de plus de 2 000 heures d'ensoleillement par an. Même en Île-de-France, le rayonnement solaire moyen annuel n'est inférieur que de 20 % à celui du sud de la France !

Il est donc regrettable et, pour tout dire, incompréhensible que la France, qui a la chance de disposer d'un excellent gisement solaire, ne parvienne pas à utiliser cette énergie gratuite, non polluante et dont la durabilité est assurée, avec le même niveau d'efficacité que l'Espagne ou l'Allemagne.

J'évoquerai maintenant – c'est le deuxième thème – les biocarburants.

Lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2008, la défiscalisation dont bénéficient les différentes filières de biocarburants a été diminuée. Sans doute fallait-il le faire. Je déplore cependant, monsieur le secrétaire d'État, la remise en cause partielle de ce dispositif, tel que cela a été fait, alors que les différentes filières sont en train de se structurer au niveau industriel. L'amendement que le Gouvernement a inspiré, et que le Sénat a voté, crée une distorsion de traitement en ce qui concerne le pourcentage de diminution de l'aide accordée aux entreprises.

Il est absolument indispensable que la France soit présente demain dans ces filières, en particulier qu'elle mette en place une véritable expertise dans le secteur de la chimie verte – on en parle beaucoup, mais il faut y venir ! – pour faire face à la montée en puissance des États-Unis et du Brésil.

Il est donc primordial que nous nous investissions tous dans ce secteur, qui non seulement représente une solution de rechange, moins polluante et moins coûteuse que celles qui sont proposées par ailleurs, par rapport aux énergies fossiles que nous utilisons actuellement, mais qui, en outre, offre un avenir prometteur à l'agriculture et ouvre des perspectives déjà encourageantes pour la valorisation de la biomasse.

Ce n'est pas en matraquant les résultats financiers des entreprises que nous leur donnerons confiance en l'avenir. Or nous avons besoin qu'elles financent les dépenses de recherche et de développement pour la seconde génération de biocarburants, dont tout le monde parle et que tout le monde réclame.

Cette erreur est rattrapable. La commission mixte paritaire peut y remédier. Je compte sur vous, madame, monsieur les secrétaires d'État, pour que le ministère de l'industrie maintienne sa réputation de partenaire fiable en matière de développement industriel.

J'aborderai maintenant – c'est le troisième thème – la poursuite d'une politique de transports durables.

Le budget des transports est fortement influencé par le Grenelle de l'environnement. Les avancées et les objectifs énoncés sont nombreux : financement de nouvelles lignes à grande vitesse d'ici à 2020, aménagement de 1 500 kilomètres de lignes supplémentaires de tramway, projet du canal Seine-Nord Europe et réalisation d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique, enfin, mise en place envisagée d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds pour l'utilisation du réseau routier national non concédé.

Je me félicite que le mode de transport fluvial soit enfin reconnu, au travers notamment du projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, qui doit relier les bassins de la Seine et de l'Oise à l'ensemble du réseau européen. La décision budgétaire prise à Bruxelles nous conforte. La déclaration d'utilité publique devrait intervenir bientôt. On ne peut que soutenir ce projet emblématique de la politique de développement durable, qui doit reposer sur un partenariat public-privé original et permettre de créer de nombreux emplois dans les zones concernées.

Je dirai un mot sur les autoroutes.

Bien sûr, la construction d'une nouvelle route doit pouvoir être décidée si elle répond à un besoin de sécurité ou si elle a pour but de résoudre un problème de congestion ou de desserte de certaines installations, comme cela a été dit lors du Grenelle de l'environnement. C'est le cas notamment – raison pour laquelle je vous en parle, monsieur le secrétaire d'État – de l'autoroute A24, qui part d'Amiens vers la Belgique. Où en est-on concernant ce projet, monsieur le secrétaire d'État ? Il ne peut que rester dans les « super priorités ». Je compte sur votre attention.

Toutefois se pose le problème du financement de ces infrastructures. L'AFITF porte plusieurs des projets déjà décidés. Cependant, il lui manque déjà 10,5 milliards d'euros d'ici à 2012 pour financer ces projets, sans compter les choix nouveaux énoncés lors du Grenelle de l'environnement, qui représentent un investissement que certains ont évalué à plus de 20 milliards d'euros. Comment trouver ces sommes ? Comment, si on ne les trouve pas, procéder aux arbitrages permettant de décider ce qu'on fait et ce qu'on ne fait pas ? Le sous-financement de l'AFITF est patent et j'ai de véritables inquiétudes sur son devenir. Je tiens d'ailleurs

ici à rappeler la grave erreur commise par le précédent gouvernement lors de la cession des participations de l'État dans les sociétés autoroutières.

Enfin, j'en viens à mon quatrième et dernier thème : les OGM.

Je sais, monsieur le secrétaire d'État, qu'un projet de loi sur les OGM est en cours de finalisation par vos services. C'est pourquoi je tiens à réaffirmer que la France ne doit pas adopter une position de repli et refuser tout ce qui a trait aux OGM, comme certains le préconisent.

D'une part, pour connaître les risques réels, il faut pouvoir expérimenter. D'autre part, un encadrement strict, une information publique et des mesures d'isolement efficaces sont les éléments indispensables pour que des essais puissent avoir lieu dans de bonnes conditions et que des autorisations de mises en culture soient données. En termes de rendement, d'utilisation d'intrants, de gestion de l'eau, les OGM pourront sans doute apporter des réponses demain, au même titre que les semences hybrides hier. Laissons donc aux chercheurs la possibilité de faire leur travail et de le continuer.

Dans un second temps, il sera sans doute indispensable de garantir une coexistence des cultures. Chaque agriculture, qu'elle soit traditionnelle, biologique ou OGM, a sa place et devra toujours pouvoir l'avoir. Telle est la position que les sénateurs centristes avaient défendue lors de l'examen du projet de loi relatif aux organismes génétiquement modifiés et à laquelle nous restons attachés.

Il faudra donc agir sur deux points.

Premièrement, les mesures d'isolement doivent permettre de mieux lutter contre les disséminations possibles. Pourquoi ne pas reprendre les distances d'isolement prévues lors des essais de semences, qui peuvent aller jusqu'à 300 mètres ou 400 mètres ? C'est un ordre de distance qui est reconnu par la profession.

Deuxièmement, pourquoi ne pas envisager la création de zones protégées où les OGM ne pourraient pas être produits ?

Pour aller plus loin, il sera sans doute nécessaire de prévoir des mesures contraignantes afin que les disséminations, s'il doit y en avoir, soient limitées sur les étapes en aval, à savoir la récolte, le stockage et le transport. Tout cela est possible.

Je terminerai par une question d'actualité.

Ce matin, un quotidien nous révélait sur une double page le niveau de la taxe appelée « éco-pastille ». Nous en connaissions déjà le principe, mais nous disposons désormais d'informations plus précises.

Ainsi, comme nous l'avons découvert, la voiture hybride, qui bénéficie aujourd'hui d'un crédit d'impôt de 2 000 euros, aura droit demain à un bonus de 700 euros. Est-ce une erreur ? Est-ce une orientation nouvelle ? Votre réponse nous intéresse, monsieur le secrétaire d'État.

Je suis en effet prêt à soutenir la politique gouvernementale en matière d'environnement. Encore faut-il qu'elle soit lisible, compréhensible et irréprochable ! (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP. – Sourires sur les travées du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Marc Pastor.

**M. Jean-Marc Pastor.** Monsieur le président, madame, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la conjugaison de l'application de la loi organique du 1<sup>er</sup> août 2001

relative aux lois de finances, la LOLF, et de l'appréhension du format de ce nouveau grand ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables pose tout de même des difficultés aux parlementaires qui souhaitent mesurer avec exactitude l'évolution des masses budgétaires.

La mission que nous examinons aujourd'hui regroupe la quasi-totalité des programmes des missions qui relevaient, en 2007, de deux anciens ministères, en l'occurrence le ministère de l'écologie et du développement durable et le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Comme le souligne le fascicule bleu budgétaire, le programme 181 « Protection de l'environnement et prévention des risques » traduit la volonté de l'État de placer l'écologie et le développement durable au premier rang de ses priorités. Mais il ne doit pas seulement s'agir d'un simple effet d'affichage.

Certes, le budget de ce programme est en progression, s'agissant tant des autorisations d'engagement que des crédits de paiement. Mais si les dépenses de personnels sont légèrement en baisse, ce qui va dans le sens souhaité par le Président de la République, les dépenses d'investissements le sont également, ce qui est dommageable.

Madame, monsieur le secrétaire d'État, le Grenelle de l'environnement s'est révélé un exercice fort intéressant. On peut saluer l'effort de concertation et de négociation qui a été effectué pendant près de quatre mois avec tous les acteurs environnementaux. Ce dialogue social aura permis de rassembler autour de la table l'ensemble des composantes de la société, ce qui est inédit en la matière. (*Ah ! sur les travées de l'UMP.*)

La crise écologique – personne ne l'ignore – est face à nous. Les impératifs de prévention et d'action ne devraient plus aujourd'hui se heurter à l'indifférence, à l'incompréhension administrative ou, parfois, politique, voire à l'hostilité des grands groupes industriels. L'enjeu est d'inventer un contenu différent à la croissance.

Mais nous ne disposons pas véritablement d'indications s'agissant de la mise en œuvre du Grenelle. *Quid* de la taxe carbone, du plan de réduction des pesticides et de la question des déchets ?

Je voudrais évoquer très brièvement le programme 174 « Énergie et matières premières », parce qu'il s'agit d'un enjeu crucial pour notre pays.

La maîtrise de l'énergie et la sécurité d'approvisionnement énergétique sont deux fondements de notre politique de l'énergie. Or ils sont en train d'être sapés par l'ouverture à la concurrence voulue par la Commission européenne. Ainsi, l'augmentation du prix du baril, et donc du gaz, n'a fait ciller personne à Bruxelles.

Or, des géants se sont constitués aux portes de l'Europe. Ils n'attendent que l'affaiblissement de nos groupes européens. Bien évidemment, la stratégie énergétique de notre pays se ressent du processus dogmatique de libéralisation qui est actuellement en cours.

Les « usagers consommateurs » sont tout de même les perdants d'un tel jeu, qui se joue malgré eux. À terme, notre pays risque de devoir renoncer à son indépendance.

Dès lors, garantir l'approvisionnement en énergie et en matières premières pour satisfaire la demande, renforcer l'indépendance énergétique de la France par la maîtrise de la consommation et le développement de la production nationale, assurer le bon fonctionnement du service public

de l'énergie et favoriser la réduction de l'impact environnemental de la consommation énergétique, notamment la production de gaz à effet de serre, doivent être l'alpha et l'oméga de ce budget et des budgets à venir.

Madame, monsieur le secrétaire d'État, je ne vous le cache pas, nous aurions tout de même préféré que les différents gouvernements en place depuis 2002 donnent moins de gages à la libéralisation du marché de l'énergie et se dispensent, entre autres, de la privatisation de GDF.

**M. Daniel Reiner.** C'est un euphémisme !

**M. Jean-Marc Pastor.** La maîtrise de l'énergie, cela passe également par l'isolation des habitations, dont nous savons depuis le premier choc pétrolier qu'elle doit être renforcée.

Or, depuis plus de trente ans, la performance de notre pays en la matière n'est pas, loin s'en faut, particulièrement satisfaisante. À la différence de nos voisins allemands, qui ont construit des maisons passives – cela a été évoqué tout à l'heure –, nous devons avoir pour objectif prioritaire d'améliorer très significativement les caractéristiques énergétiques de l'habitat ancien.

À ce sujet, je note que la principale dépense fiscale du programme correspond au crédit d'impôt pour dépenses d'équipements de l'habitation principale en faveur des économies d'énergie et du développement durable. Si nous voulons rattraper notre retard, ce dispositif incitatif doit être complété. Quelle sont vos projets sur le sujet, madame, monsieur le secrétaire d'État ?

Enfin, je relève que l'État reprend, au titre de l'après-mines, les engagements de Charbonnages de France, dont la dissolution prendra effet dans quelques jours. J'espère que certains dossiers en instance depuis malheureusement trop longtemps sur les personnels ou la remise en état des territoires trouveront enfin un aboutissement.

Enfin, la recherche énergétique – vous n'en avez pas la responsabilité, madame, monsieur le secrétaire d'État, puisqu'elle relève de la mission « Recherche et enseignement supérieur » – est une composante essentielle de la politique énergétique.

Actuellement, de nombreuses expérimentations ont lieu sur la biomasse ou la production d'hydrogène. Le Gouvernement doit encourager très fortement ce travail en amont, ainsi que les transferts de technologie afférents, afin que la France accomplisse enfin sa propre révolution énergétique.

Voilà longtemps que nous en parlons, et tout le monde est convaincu d'une telle nécessité. Il suffit désormais de peu pour que nous puissions franchir le cap. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

**M. le président.** La parole est à M. Francis Grignon.

**M. Francis Grignon.** Monsieur le président, madame, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, dans le cadre de la très vaste mission « Écologie, développement et aménagement durables », je voudrais vous faire part de quelques observations sur les trois grandes familles d'infrastructures de transports que sont les routes, le rail et la voie d'eau.

Mais, avant tout, je souhaite remercier le Gouvernement d'avoir confié à la commission des affaires économiques du Sénat, sur l'initiative de son président, M. Jean-Paul Emorine, un travail de réflexion sur l'avenir de l'Agence de

financement des infrastructures de transport de France après 2008, s'agissant tant de ses missions ou de son organisation que de ses moyens.

Je suis l'heureux président de cette mission d'information. J'en suis honoré, mais également angoissé, parce que l'exercice n'est pas évident.

Nous aurons certaines pilules à faire avaler aux différents acteurs. Or je suis persuadé que la potion sera plus efficace et digeste si la maladie est bien diagnostiquée et bien expliquée.

Nous avons commencé l'analyse de la situation à travers un maximum d'auditions. Il s'agit pour nous à la fois d'essayer d'exprimer les besoins, de réfléchir à des extensions de missions pour l'AFITF et d'imaginer de nouveaux moyens.

Bien entendu, à un moment donné, il faudra opérer des allers et retours entre les besoins et les moyens pour trouver un juste équilibre. Cela s'effectuera probablement au détriment des exigences de certains.

Mais, à mon sens, pour que l'exercice soit réussi, il faudra, en complément des comités interministériels d'aménagement et de développement du territoire, visualiser un schéma cohérent de l'ensemble de nos infrastructures de transport, qu'elles soient routières, ferroviaires ou fluviales.

Dans cette perspective, nous devons prendre en compte les infrastructures de transport de personnes comme de fret, notamment dans le cadre de leur intermodalité. Il faudra également intégrer dans notre réflexion les grands terminaux que sont les ports ou les plates-formes logistiques, en liaison avec le transport aérien et les autres organisations européennes dans ces domaines.

C'est compliqué, mais c'est, me semble-t-il, indispensable pour expliquer les choix politiques et la hiérarchisation des priorités d'infrastructures de transport.

Selon les projets, un tel schéma devrait être exprimé à moyen et long terme. Ainsi, nous pourrions retenir une perspective, d'une part, d'une dizaine d'années pour le ferroviaire et la route et, d'autre part, d'une vingtaine d'années pour les voies navigables. Bien entendu, comme nous le savons bien, le schéma devrait être réactualisé chaque année en fonction des difficultés rencontrées dans sa réalisation.

Nous disposerions ainsi d'une réponse scientifique et technique argumentée à la problématique des infrastructures de notre pays, ce qui permettrait de transgresser les éventuelles alternances politiques. En face, nous aurions des moyens qui ne dépendraient pas de l'annualité budgétaire. C'est un rêve pour tous ceux qui suivent de tels sujets depuis longtemps ! (*Sourires.*)

Certes, cela n'est pas du ressort de la mission qui nous a été confiée par le Gouvernement. C'est la raison pour laquelle je me permets de vous faire passer ce message, madame, monsieur le secrétaire d'État.

Pour l'heure, nous continuons notre travail sur des approches d'investissements en moyennes budgétaires annuelles.

Cependant – je le répète –, nous serons peut-être amenés à proposer des contraintes budgétaires. Pour qu'elles puissent être acceptées, leurs motifs devront être bien expliqués dans un schéma d'ensemble à long terme, en parallèle à nos conclusions.

S'agissant des routes, dont la gestion incombe désormais essentiellement aux départements ou aux concessionnaires, je partage l'analyse selon laquelle les nouveaux investis-

sements de l'État doivent être limités au strict nécessaire. Comme le préconise notre collègue Georges Gruillot, il faudra en particulier mettre l'accent sur l'entretien.

Toutefois, si vous le permettez, je souhaiterais évoquer la taxe « poids lourds », dispositif dont je peux observer la mise en œuvre dans mon département, le Bas-Rhin.

Dès lors qu'elle est pour le moment appliquée seulement dans deux départements, en l'occurrence le Bas-Rhin et le Haut-Rhin, une telle taxe présente l'inconvénient majeur de pénaliser fortement les entreprises alsaciennes. Environ 80 % du péage serait ainsi à leur charge.

J'aurai l'occasion de m'exprimer en détail sur le sujet du ferroviaire lors du débat que nous aurons le 12 décembre sur la thématique du fret ferroviaire.

Pour le moment, méfions-nous de certaines conclusions hâtives. On ne peut pas rendre la SNCF responsable des manques d'infrastructures cohérentes et de sillons qui permettraient une meilleure offre pour le fret.

**M. Daniel Reiner.** Très bien !

**M. Francis Grignon.** De même, nous ne pouvons pas la rendre responsable du manque de clients, puisque le transport massif des pondéreux miniers a pratiquement disparu dans notre pays.

À côté des équipements pour la grande vitesse, et afin de ne pas pénaliser le fret ferroviaire, je pense indispensable de régénérer les infrastructures existantes là où cela s'impose.

**M. Charles Revet.** C'est-à-dire presque partout !

**M. Francis Grignon.** Enfin, je voudrais aborder la question du transport fluvial. Il s'agit, j'en suis bien conscient, d'un travail de longue haleine. C'est une raison de plus pour élaborer un schéma prospectif à très long terme.

Mon collègue Georges Gruillot et moi-même avons remis un rapport sur le sujet au Sénat. La France a trois « territoires mouillés », comme l'on dit, raccordables entre eux et avec le reste de l'Europe.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Absolument !

**M. Francis Grignon.** Il s'agit de la Seine et de ses affluents, du Rhin et de la Moselle et, enfin, du Rhône. Le projet de canal Seine-Nord est, n'en doutons pas, bien parti. Tant mieux.

Sincèrement, à mon sens, la prochaine étape consistera à prendre en compte le plus rapidement possible la liaison du Rhône avec l'est de la France, en toute objectivité économique, environnementale et sociétale, et sans *a priori* politique. C'est tout ce que nous demandons.

Puis, nous envisagerons ultérieurement le raccordement qu'il sera possible d'effectuer, c'est-à-dire le projet Seine-Ést.

Quant aux détracteurs du transport fluvial, selon lesquels il est impossible de franchir des seuils, et ce uniquement pour des raisons économiques, voire – et c'est encore pire – écologiques, je les invite à raisonner globalement et à long terme, à l'instar de nos voisins, qui n'ont pas hésité à réaliser le canal Rhin-Main-Danube.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie par avance des réponses que vous pourrez apporter à toutes ces interrogations. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

**M. le président.** La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** La nouvelle mission « Écologie, développement et aménagement durables » rassemble, dans le projet de loi de finances pour 2008, des programmes précédemment inclus dans les missions « Transports » et « Écologie et développement durable », ainsi que dans certains programmes des missions « Politique des territoires » et « Développement et régulation économiques ».

S'il est nécessaire d'avoir une vision transversale de la politique du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, il reste que les changements de périmètres, les fusions de programmes rendent quelque peu illisible la présentation des crédits réellement alloués aux politiques environnementales.

Après la tenue du « Grenelle de l'environnement », nos concitoyens sont en attente de mesures fortes qui devraient logiquement se traduire par un engagement budgétaire de l'État.

Or, nous constatons qu'aucun crédit n'apparaît en prévision du financement des premières mesures retenues dans le cadre du Grenelle et susceptibles d'être mises en œuvre dès l'exercice budgétaire de 2008. On peut comprendre que ce budget soit un budget de transition, madame la secrétaire d'État. Pour autant, nous souhaiterions que vous puissiez nous apporter des précisions : prévoyez-vous de traiter cette question dans un collectif budgétaire supplémentaire ? Une loi de programmation ou d'orientation sera-t-elle présentée au Parlement, comme la presse l'a rapporté ce matin ?

En ce qui concerne le programme 181 « Protection de l'environnement et prévention des risques », les moyens budgétaires sont en augmentation, et nous nous en réjouissons. Cependant, cette hausse est à relativiser puisque les dotations budgétaires sont largement subsidiaires par rapport aux taxes affectées et aux fonds de concours, ce qui revient encore une fois à faire peser en dernière instance une grande partie de l'effort financier ailleurs, notamment sur les collectivités.

De plus, force est de constater que les dépenses fiscales connaissent une hausse de 1 000 millions d'euros par rapport à 2007. Le Gouvernement confirme ainsi son habitude de financer ses politiques par la dépense fiscale, ce qui n'est pas, selon nous, une bonne solution pour conduire une politique cohérente et efficace à long terme.

Vous avez annoncé également un effort de 1 milliard d'euros supplémentaire durant quatre ans dans le domaine des nouvelles technologies, de l'énergie et de la protection de l'environnement. De quel milliard parlons-nous ? S'agit-il du milliard qui a été annoncé dans le budget de la recherche, auquel cas nous pourrions parler d'une présentation très optimisée du budget ? J'aimerais que vous puissiez nous apporter des précisions sur ce point, madame la secrétaire d'État.

Je ne m'attarderai pas sur la politique de l'eau. Les actions de cette politique sont dispersées dans plusieurs missions. De surcroît, l'importance des ressources extrabudgétaires qui participent à la mise en œuvre de cette politique rend difficile une vue d'ensemble par le seul biais de la présente mission.

Quant à la question des eaux résiduelles urbaines, vous prévoyez que l'intégralité du territoire national soit en bon état d'ici à 2012. Nous soutenons entièrement cet objectif, mais je souhaiterais connaître la part de l'État dans le financement des travaux. Un emprunt de 2 millions d'euros à



la Caisse des dépôts et consignations a été évoqué : j'aimerais savoir qui va emprunter et donc financer ces travaux, madame la secrétaire d'État.

À propos des actions relatives aux plans de prévention des risques naturels, financées à 25 % par des crédits budgétaires et à 75 % par des crédits du fonds de prévention des risques naturels majeurs, le fonds Barnier, notre rapporteur spécial a noté à juste titre la situation financière précaire de ce fonds. Il est alimenté à concurrence de 4 % par le fonds de prévention des catastrophes naturelles, lui-même alimenté par les cotisations des entreprises d'assurance.

Quelles solutions proposez-vous pour alimenter le fonds Barnier, madame, monsieur le secrétaire d'État ? Il serait juste d'augmenter la contribution des entreprises d'assurance. En effet, en participant au financement de travaux préventifs – digues, zones d'expansion, etc. –, les entreprises d'assurance réduiraient les risques pour elles, et donc leur part de financement pour payer les dégâts. Certes, elles répercuteraient sans doute ensuite le coût sur les primes d'assurances, ce qui serait un peu gênant. J'aurais aimé entendre dire qu'elles diminueraient légèrement la part donnée aux actionnaires...

Je voudrais dire quelques mots de la prévention des risques et du contrôle des installations classées. Le projet de loi de finances n'augmente pas les effectifs. Pourtant, nous savons tous qu'il est nécessaire d'augmenter le nombre d'inspecteurs des installations classées, lesquelles comptent la plupart des installations industrielles et artisanales importantes.

Aujourd'hui, pour faire face à la diversité des risques et des pollutions, 1 000 inspecteurs ont pour mission de surveiller environ 500 000 installations classées. Cela représente une visite tous les dix ans, d'après les calculs réalisés par la Fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement, la FNE. Mener une politique de prévention des risques nécessite que l'État s'engage fortement afin que les moyens en personnels soient à la hauteur des missions.

Je souhaiterais à présent aborder le programme « Énergie et matières premières », dont nous avons vu l'importance en matière de développement durable et de préservation de l'environnement. Sur le fond, ce nouveau programme traite principalement de la gestion de l'après-mines, qui regroupe 94 % des crédits.

Je veux d'abord souligner la montée en puissance du budget de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs, l'ANDRA. Je m'en réjouis. La politique énergétique de la France doit en effet trouver une traduction budgétaire forte et nécessairement transversale, notamment dans le budget de la recherche.

Par ailleurs, comment ne pas reconnaître que la question de fond pour les matières premières énergétiques est celle de l'épuisement des ressources naturelles à l'échelle mondiale, ainsi que l'impératif de réduction de l'émission de gaz à effet de serre ?

Cette nécessité écologique et économique nous conduit – vous n'en serez pas étonnés – à prôner une forte maîtrise publique des outils industriels que sont EDF, GDF et Areva.

Le Gouvernement, bien au contraire, organise progressivement la privatisation de toutes ces entreprises nationales, se privant de leviers d'action importants. Nous sommes très inquiets de la cession de 2,5 % du capital d'EDF et nous craignons que celle-ci n'annonce, à terme, la privatisation étape par étape de l'entreprise publique.

**M. Daniel Reiner.** Absolument !

**Mme Évelyne Didier.** Il est tentant, nous le voyons bien, d'utiliser cet argent pour financer des actions.

Nous ne pouvons souscrire à cette politique, car, s'il est urgent de prendre des mesures efficaces pour moderniser le service public de l'enseignement supérieur, il ne faut pas le faire au détriment des autres services publics !

La vente du patrimoine, si vous me permettez l'expression, mes chers collègues, est un fusil à un coup ! Ensuite, que ferons-nous ? Nous continuons de penser que seule la puissance publique, garante de l'intérêt général et disposant de meilleurs outils prospectifs, dégagée des impératifs de court terme du marché, a la compétence et les capacités pour trouver des solutions nouvelles. Rappelons que c'est la nation qui a financé l'industrie nucléaire, bénéfique en termes de tarifs, d'indépendance énergétique et d'émissions de gaz à effet de serre.

Nous constatons d'ailleurs que la réalisation d'un prototype de réacteur de quatrième génération à l'horizon 2020 ne s'accompagne pas, pour l'instant, des crédits nécessaires. Pouvez-vous nous donner des informations sur la pérennité de ce programme, madame, monsieur le secrétaire d'État ?

Sur la question du nucléaire, vous ne serez pas étonnés que nous restions des opposants déterminés à la privatisation d'Areva, suggérée par le Président de la République. Nous estimons que la sûreté nucléaire, les enjeux de recherche et notamment, puisqu'il en est question dans ce budget, la gestion des déchets nucléaires sont des sujets trop importants pour être laissés à la discrétion des actionnaires des grands groupes privés. Le rapporteur spécial à l'Assemblée nationale, M. Cacheux, a précisé à juste titre que, afin de renforcer la capacité d'investissement du groupe Areva, l'appel au marché pouvait parfaitement se faire par l'endettement.

Je souhaite à présent intervenir sur l'un de mes sujets de prédilection : le programme « Passifs financiers miniers ». En effet, comme chaque année lors de l'examen de ce budget, je m'inquiète principalement des moyens qui vont être mis en œuvre pour la préservation des droits acquis par les anciens mineurs.

En premier lieu, j'évoquerai la question du droit au logement gratuit, qui est garanti au nom de l'État, comme vous le savez, par l'Agence nationale pour la garantie des droits des mineurs. Malheureusement, le jeu de cessions et de rétrocessions successives qui touche le parc immobilier minier fragilise de plus en plus ce droit au logement ; c'est la dissolution progressive du lien direct et historique qui existait entre le propriétaire – la mine – et le locataire – le mineur.

Dans le but de mieux comprendre cette situation qui devient complexe et de mieux la gérer, il devient essentiel de mettre en place un observatoire au sein de l'Agence afin que cette dernière puisse disposer en temps réel des informations sur les cessions. Or, alors même que cette mission est l'une des priorités de l'Agence, les procédures mises en place jusqu'à présent pour y parvenir ont fait défaut, en raison bien souvent de l'attitude désinvolte de certains bailleurs.

C'est la raison pour laquelle, madame, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais que vous permettiez à l'Agence d'assurer sa mission en lui donnant les moyens de suivre le parc de logements.

Ensuite, j'aborderai brièvement le problème du démantèlement du régime spécial de la sécurité sociale minière. Alors même que les bénéficiaires ont des besoins croissants, cette année encore, les chiffres parlent d'eux-mêmes : le pouvoir d'achat a diminué de 22 %, et 50 % des dispensaires seront fermés d'ici à la fin de l'année. Dans le cadre de la refonte des régimes spéciaux, le Gouvernement a dit ne pas vouloir toucher au régime minier, mais je pense que ce dernier est déjà touché !

Il ne me reste malheureusement pas assez de temps pour développer tous les sujets. J'évoquerai simplement brièvement la question de l'indemnisation des victimes d'affaissements miniers, comme à Moutiers, où les sinistrés se trouvent en attente d'une régularisation, ou bien à Piennes et à Landres, dont les dossiers restent bloqués en attendant une éventuelle modification de la loi.

L'État s'était engagé à reprendre l'ensemble des obligations des exploitants miniers envers les collectivités et les mineurs, que ce soit en matière de sécurité, d'indemnisation ou de garanties des droits. C'est un sujet important sur lequel, je l'espère, nous tiendrons parole. Nous voyons bien, en effet, que l'arrêt des mines de charbon pose de lourds problèmes à la fois aux collectivités et aux particuliers.

Pour conclure, nous savons vos convictions et nous reconnaissons que vous avez fait avancer la cause de l'environnement et du développement durable, madame la secrétaire d'État, mais nous n'avons pas encore de vision globale des suites qui seront données au Grenelle de l'environnement. Il est certes encore trop tôt, et je reconnais que beaucoup de choses sont déjà lancées. Il nous est cependant difficile de nous prononcer en l'état. Il y a comme un hiatus entre notre discussion de ce jour et les suites du Grenelle dont nous aurions aimé parler.

Aujourd'hui, nous sommes réunis pour un exercice très précis : donner notre avis sur les crédits d'une mission. Sur cet ensemble, notre avis est clairement négatif. C'est pourquoi nous voterons contre ce projet de budget ! *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Claude Biwer.

**M. Claude Biwer.** Monsieur le président, madame, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, mon intervention portera plus particulièrement sur les transports terrestres, et notamment sur la nécessité de voir se développer certaines infrastructures routières et ferroviaires en Lorraine, singulièrement dans mon département, la Meuse.

Je suis très heureux de vous avoir comme nouveaux interlocuteurs sur ces sujets, madame, monsieur le secrétaire d'État : vous n'avez pas encore eu le plaisir d'entendre nos plaidoyers répétés et insistants ; j'ose espérer que, ce soir, je serai non seulement écouté, mais aussi un peu entendu.

Sur un plan plus général, j'observe que le programme « Réseau routier national » retient comme priorités l'entretien du réseau et la sécurité des usagers : je partage bien entendu cette préoccupation en regrettant, une fois de plus, que l'État se soit largement désengagé dans ce domaine, en transférant 18 000 kilomètres de routes nationales aux départements.

S'agissant de la sécurité routière, celle-ci ne doit pas se résumer à l'implantation de radars automatiques supplémentaires ; elle doit aussi se traduire par des actions de prévention à destination des jeunes, des piétons et des conducteurs de deux-roues, motorisés ou non.

J'ajoute que l'implantation des radars mobiles doit s'effectuer dans des zones particulièrement accidentogènes non encore couvertes par des radars fixes, et non, comme c'est malheureusement trop souvent le cas à l'heure actuelle, en des lieux où le rapport peut être plus élevé.

Le Grenelle de l'environnement a placé le secteur des transports dans une perspective de développement durable avec, à la clé, de multiples objectifs aussi ambitieux que coûteux dont on peut se demander s'ils pourront effectivement être atteints.

Je ne vous cacherai pas, par ailleurs, que la perspective de « ne pas créer de nouvelles routes et autoroutes sauf en cas de sécurité et de congestion ou d'intérêt local » m'a laissé perplexe.

En effet, chargé d'un rapport sénatorial sur le désenclavement de la ruralité française, je constate que certaines zones ont encore besoin d'infrastructures pour éviter l'isolement. Nous sommes encore bien loin d'atteindre l'objectif fixé par l'ancienne loi Pasqua de 1995, prévoyant que tous les secteurs de notre territoire devaient se trouver à moins de cinquante kilomètres ou de quarante-cinq minutes d'un grand axe ferroviaire ou routier !

Nous avons en Lorraine une autoroute largement saturée, à savoir l'A31. Pour vous en rendre compte, je vous invite, madame, monsieur le secrétaire d'État, à l'emprunter entre sept heures et neuf heures ou entre dix-sept heures et dix-neuf heures, et de préférence sans escorte policière. Cela vous donnera la mesure de l'inquiétante insécurité qui y règne pour les automobilistes se rendant de Metz à Luxembourg et retour.

M. Roland Courteau. Il n'y a pas que là !

**M. Claude Biwer.** Son doublement a fait l'objet de multiples rapports et de nombreux débats, mais rien n'a été décidé et, bien entendu, rien ne se fait.

J'ai toujours estimé que la création d'une autoroute parallèle et proche de l'actuelle A31 était une solution trop coûteuse. Afin de favoriser l'aménagement du territoire, je continue donc à plaider en faveur de la création d'une voie rapide reliant la Belgique à Toul ou allant vers la Haute-Marne, puis la vallée de la Loire, en s'appuyant sur des axes routiers nationaux, tels que la RN 18, devenue la RD 618, et en les aménageant.

Je suis également convaincu qu'un axe Ouest-Est proche de la frontière reliant, depuis Charleville-Mézières et Sedan, le Luxembourg par Montmédy et Longwy relancerait très sérieusement l'économie locale transfrontalière. Pour l'instant, le trafic se fait plutôt sur le trajet belge Lille-Luxembourg.

Par ailleurs, le volet routier du contrat de plan État-région 2000-2006 ayant été prolongé jusqu'au 31 décembre 2008, je souhaite que les opérations routières concernant le département de la Meuse qui n'ont pu être achevées le soient d'ici là et que d'autres soient lancées : je pense au désenclavement du secteur de Bar-le-Duc et à la réalisation du contournement de certaines villes.

S'agissant des infrastructures ferroviaires, le Grenelle de l'environnement propose également des objectifs très ambitieux de construction de nouvelles lignes à grande vitesse.

En Lorraine, nous avons la chance de pouvoir disposer de la nouvelle ligne du TGV Est, qui traverse mon département.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Avec la belle gare Meuse !

Mme Fabienne Keller, rapporteur spécial. Très fréquentée !

M. Claude Biwer. Malheureusement, les trains ne s'y arrêtent pas, monsieur le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Ils s'y arrêtent quand même !

**M. Claude Biwer.** Nous avons un train le matin et un autre le soir. Disons les choses comme elles sont : il est plus facile de venir de Strasbourg que de la Meuse ! Il faudrait faire en sorte que nous puissions emprunter ces lignes.

Je ne sais comment je repartirai d'ici, après la séance de demain. Ma voiture est garée à la gare Meuse. Mais si je rate l'unique train, je devrai sans doute passer par Strasbourg pour rentrer chez moi ! Nous en sommes là !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. C'est vrai !

**M. Claude Biwer.** On nous dit que les choses vont être revues et que la situation va s'améliorer. Mais si vous pouviez me l'annoncer officiellement, j'en serais ravi.

J'ajoute que le ferroviaire ne doit pas se cantonner aux TGV. Le chef-lieu de mon département, Bar-le-Duc, est moins bien desservi aujourd'hui qu'avant la mise en service du TGV. Si l'on veut faire disparaître de nos routes un maximum de véhicules afin de limiter la pollution, encore faudrait-il que l'offre de transport ferroviaire corresponde aux besoins de la population, ce qui est loin d'être le cas !

Ainsi conviendrait-il de développer certaines lignes à caractère régional : je pense à celle reliant Metz, Châlons-en-Champagne ou Reims, par exemple. J'aimerais également souligner que, près de la frontière, l'ancienne ligne Paris-Luxembourg subit de tels ralentissements qu'elle n'est pratiquement plus empruntée. Je trouve dommage qu'une ligne de cette qualité, qui est électrifiée, ne puisse pas être davantage fréquentée.

Je plaide depuis des années pour le prolongement jusqu'au Luxembourg, ce qui éviterait à des centaines, voire à des milliers de frontaliers d'utiliser leur voiture pour se rendre chaque jour à leur travail en Belgique ou au Luxembourg.

Comme vous le voyez, au-delà des grands sujets de préoccupation comme le Grenelle de l'environnement, il y a aussi les réalités régionales et locales. J'ai le sentiment que des investissements sans doute moins prestigieux et moins coûteux, tels que ceux que je viens d'évoquer, seraient certainement mieux à même de rendre service à nos concitoyens et mériteraient une réflexion.

Je compte sur vous afin que ces préoccupations soient entendues. C'est avec cet espoir, et confiant en vos réponses, que j'approuverai ce budget. Espérons qu'il nous permettra de réaliser ce que je vous ai demandé. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP.*)

M. le président. La parole est à M. Yves Krattinger.

M. Yves Krattinger. Monsieur le président, madame, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'examen du projet de budget pour 2008 conduit à dresser un constat inquiétant : l'entretien du réseau routier national ne semble plus être une priorité de l'État.

M. Daniel Reiner. Cela fait déjà un moment !

**M. Yves Krattinger.** Les crédits consacrés à l'entretien des routes nationales accusent une baisse sensible, et le transfert à l'AFITF du financement de l'action « Développement des infrastructures routières » ne règle rien sur le fond.

La question du financement de tous les engagements pris par l'État est donc nettement posée : les autorisations d'engagement sont en chute libre de 35 % ; les 875 millions d'euros versés par les collectivités locales pour cette action sont largement supérieurs à l'engagement de l'AFITF, dont la pérennité des ressources pose de graves problèmes sur lesquels j'aurai l'occasion de revenir.

Les collectivités territoriales engagées à financer avec l'État des projets impérieux de désenclavement espéraient mieux pour leur territoire que ce budget amaigri. Ce dernier repose en majeure partie sur une agence fonctionnant financièrement à flux tendus, qui est inscrite dans une vision à court terme dépourvue de toute ambition programmatique.

L'AFITF, imaginée en 2003, est un projet désormais caduc. En vendant les sociétés concessionnaires d'autoroutes, l'État a décidé de faucher le blé sans attendre le grain.

M. Paul Raoult. Belle formule !

**M. Yves Krattinger.** Les territoires ont besoin d'être rassurés. Pour ma part, je souhaite avoir des garanties sur le financement, en 2008, des opérations engagées dans mon département : la déviation de Luxeuil, la déviation de Lure et la nouvelle RN 19 jusqu'à l'A36.

Une programmation pluriannuelle glissante, sur une période de dix années, englobant les phases d'étude et de réalisation, s'impose pour l'ensemble des infrastructures de transport de notre pays.

Il devient extrêmement urgent que soit engagé un travail de réflexion sur le statut de l'AFITF, plus précisément sur son mode de gouvernance, ses missions et ses ressources.

La structure et le fonctionnement de l'AFITF en font aujourd'hui un simple exécutant des décisions de l'État, avec des marges de manœuvre quasiment nulles. Or il s'agit d'une agence et non d'une caisse. Un nouveau mode de gouvernance doit donc être instauré afin que l'AFITF devienne un lieu de débat plus contradictoire et de préparation des grandes orientations. Il faut qu'elle soit une force de proposition et le levier d'une politique ambitieuse en matière d'infrastructures de transports durables !

Les collectivités locales doivent être associées de manière plus structurée à la gouvernance de cette agence au titre des PDMI et des routes départementales, pour les départements, des PDMI et du ferroviaire, pour les régions, et des transports en site propre, pour les communautés urbaines et les communautés d'agglomération.

Vingt-cinq ans après l'acte I de la décentralisation, l'État a besoin d'un partenariat renforcé avec les collectivités locales pour conduire et mettre en œuvre la quasi-totalité des politiques publiques, dont celle des infrastructures.

Une telle réforme du fonctionnement de l'AFITF ne sera possible qu'à condition de satisfaire à un certain nombre d'exigences : lui définir des missions nettement stratégiques et claires, lui confier la fonction de vigie sur la mise en œuvre des projets décidés, la mandater pour flécher les crédits des grands projets programmés, lui demander de veiller à la pérennité du patrimoine de l'État et de Réseau ferré de France en matière d'infrastructures, lui affecter des ressources pérennes à l'abri des convoitises ainsi qu'à

la hauteur des programmes d'investissements pluriannuels qu'elle doit financer, la mandater pour organiser le péage dématérialisé pour les poids lourds.

Sans nouvelles ressources, l'AFITF sera en très grande difficulté dès 2009. Quelles seront ses ressources à cette date ?

Il lui manquera plus de 10 milliards d'euros d'ici à 2012 pour financer les projets programmés, sans compter les nouveaux choix énoncés récemment : 2 000 kilomètres de nouvelles voies pour le TGV et 1 500 kilomètres pour les tramways et les bus en site propre, avec un engagement total estimé à 20 milliards d'euros.

Monsieur le secrétaire d'État, où comptez-vous puiser cet argent ? Si vous ne le trouvez pas, comment allez-vous arbitrer les prochains budgets ?

M. Roland Courteau. Bonnes questions !

**M. Yves Krattinger.** Inspirée de la directive « Eurovignette » de juin 2006, la mise en place d'une redevance kilométrique sur les véhicules poids lourds pourrait peut-être constituer, à dater de 2011 semble-t-il, une ressource pérenne, incitative et écologique pour l'AFITF. Même si les 800 millions d'euros attendus chaque année ne sont pas négligeables, ils ne seront pas à la hauteur des besoins de financement déjà connus.

Encore faudra-t-il que cette recette ne soit pas destinée à alimenter le budget général de l'État. Pour cela, il faut clairement opter pour la création d'une redevance, dont le produit serait affecté à l'AFITF, et non pour une taxe, qui est par nature budgétaire et donc susceptible d'être l'objet de toutes les convoitises.

M. Jean-Marc Pastor. Il faut se méfier !

**M. Yves Krattinger.** Quelle est l'option retenue par le Gouvernement ?

Appliquée à un réseau routier large et donc à un plus grand nombre de kilomètres parcourus, cette redevance devrait constituer un véritable outil incitatif de gestion du trafic.

Appliquée uniquement aux routes nationales, la redevance poids lourds générerait un report de trafic important vers les routes départementales, parallèles et « gratuites ». Cela poserait de graves problèmes aux départements en termes de congestion du trafic, de sécurité routière et d'usure de la chaussée.

**M. Gérard Longuet.** C'est vrai ! Il a raison !

**M. Yves Krattinger.** Vous engagez-vous à reverser une fraction du produit de la redevance poids lourds aux conseils généraux, désormais responsables de plus de 380 000 kilomètres de routes, dont plus de 18 000 kilomètres ont été transférés ces dernières années ?

**M. Jean-Pierre Raffarin.** Oui ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Marc Pastor.** Il peut le faire ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Yves Krattinger. Je vous remercie de bien vouloir nous préciser vos intentions à ce sujet.

La redevance poids lourds doit être imaginée, avant toute chose, comme incitative. Elle doit s'appuyer sur les évolutions actuelles dans le domaine des transports intelligents, qui permettront de renforcer considérablement le niveau des informations délivrées, d'une part, au gestionnaire du

réseau sur la situation de chaque véhicule et du trafic et, d'autre part, aux conducteurs sur l'état de la circulation ainsi que sur le prix du péage.

La redevance poids lourds ne doit pas simplement être une recette pour l'État. Vous devez en faire un véritable outil incitatif visant les objectifs suivants : faire payer tous les poids lourds – sauf certains services très particuliers –, ouvrir des possibilités de politiques tarifaires spécifiques à chaque itinéraire, à chaque territoire, à chaque type d'infrastructure, permettre d'orienter les trafics et donc de réduire par des tarifs appropriés les pointes de fréquentation et – c'est très important – privilégier les véhicules les plus propres émettant le moins de CO<sub>2</sub>.

La majeure partie du produit de cette redevance poids lourds doit être reversée à l'agence et affectée au report modal. En outre, sa collecte doit être souple et constituer un levier permettant de lutter contre les congestions du trafic et les émissions de CO<sub>2</sub>.

Bien sûr, toutes ces dispositions ne pourront être enclenchées simultanément, mais vous devez veiller à mettre en place un système de collecte souple et dynamique, préservant toutes les possibilités pour l'avenir.

Monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais que vous nous précisiez vos intentions concernant cette redevance et je vous remercie des réponses que vous apporterez aux questions que je vous ai posées. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC. – M. Gérard Longuet applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Charles Revet.

**M. Roland Courteau.** Il s'est déjà exprimé !

**M. Charles Revet.** Parfaitement, mais je n'ai pas exprimé ma position personnelle : j'ai simplement présenté l'avis de la commission des affaires économiques ! Ce n'est pas la même chose !

Lorsque l'on est rapporteur au nom d'une commission, c'est l'avis de la commission que l'on doit rapporter, quitte à s'inscrire ensuite dans le débat si l'on a un avis personnel différent. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF.*)

Je souhaite évoquer deux sujets : l'un concerne Mme la secrétaire d'État chargée de l'écologie et l'autre, M. le secrétaire d'État chargé des transports.

Madame le secrétaire d'État, il a été décidé, au terme du Grenelle de l'environnement, de proposer un moratoire sur les OGM.

Je comprends la prudence manifestée, car un certain nombre de nos concitoyens éprouvent des craintes. Il faut s'assurer des conséquences du développement des OGM.

Quoi qu'il en soit, je souhaite que vous nous précisiez la position du Gouvernement et le devenir qu'il entend donner à cette orientation.

En effet, nous avons, en France, un établissement de grande qualité, l'INRA,...

**M. Gérard Longuet.** C'est vrai !

**M. Charles Revet.** ... qui a déjà beaucoup travaillé sur ces sujets. Il serait selon moi dramatique, madame le secrétaire d'État, que cet institut ne puisse continuer ses recherches, voire ses essais.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.** Non ! Il n'en est pas question !

**M. Charles Revet.** Il ne doit en effet pas prendre de retard ! Par ailleurs, madame le secrétaire d'État, si je comprends les craintes qui se font jour, je suis également convaincu d'une chose : la nécessité de nourrir l'ensemble de la population, pas seulement la population française mais également la population mondiale, nécessitera des avancées dans le domaine de la recherche.

Je ne voudrais donc pas que l'agriculture française se trouve dans la situation qu'elle connaît actuellement sur un autre dossier un peu sensible, celui des anabolisants.

Il se trouve que j'ai été chargé, voilà quelques années, de cette question à l'Assemblée nationale. À l'époque, je n'avais pas tout à fait la même position que celle qu'il m'était demandé de défendre, ce qui peut arriver lorsque l'on est rapporteur.

Finalement, la décision avait été prise par décret, en 1987, d'interdire les anabolisants – français et autres – en France. Or, paradoxe, cette même année, les États-Unis ont autorisé l'utilisation des anabolisants français aux États-Unis !

Les Français peuvent donc avoir dans leur assiette un *beefsteak* produit aux États-Unis avec des anabolisants français, mais non un *beefsteak* produit en France avec les mêmes anabolisants !

Il faut faire preuve d'un peu de bon sens. De deux choses l'une : soit ce n'est pas bon, et il faut tout interdire, soit on accepte d'importer de la viande produite avec des anabolisants, et il faut prendre des mesures, tout en respectant certaines précautions, pour apporter des solutions aux problèmes que cela soulève en termes de compétitivité !

Il serait anormal que les agriculteurs français ne puissent utiliser des produits ou des méthodes qui sont employés à l'étranger, sachant que les produits entrent *in fine* impunément chez nous.

J'espère, madame le secrétaire d'État, que vous nous apporterez des précisions sur ce dossier sensible, que vous nous donnerez la position du Gouvernement et que vous nous ferez part des perspectives dans ce domaine.

Le second sujet que je souhaite évoquer concerne les transports.

Monsieur le secrétaire d'État, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, il est préconisé, parmi les orientations du Grenelle de l'environnement, de développer le transport collectif, en particulier le transport ferroviaire.

À titre d'anecdote, il m'arrive souvent de me rendre au Havre. Quand, pris dans les embouteillages, avec des bus de transport collectif juste devant moi, je vois, à côté, la ligne de chemin de fer, je me dis que beaucoup plus de trains pourraient circuler sur cette ligne !

Cela permettrait de relever trois enjeux essentiels : un enjeu économique – le développement de ce type de transport est important –, un enjeu social – si l'on évite à certaines familles d'avoir deux voitures, elles réaliseront une économie substantielle –...

**M. Roland Courteau.** Tout à fait !

**M. Charles Revet.** ... et un enjeu environnemental – la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> aura une action sur l'effet de serre.

Monsieur le secrétaire d'État, si l'on veut développer ce type de transport, il est clair qu'il faut s'en donner les moyens.

J'ai dit tout à l'heure que le réseau ferroviaire soulevait plusieurs interrogations.

Le TGV, *grosso modo*, ne pose pas de problème, encore que, paraît-il, des trains sont obligés de ralentir à certains endroits en raison de l'état des voies !

En tout état de cause, ce sont surtout les deux autres réseaux, c'est-à-dire le réseau intermédiaire Intercités et le réseau TER, qui soulèvent des interrogations.

Si l'on veut vraiment développer le transport collectif, y compris par tram-train – cela se fait en Allemagne...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** En France aussi !

**M. Charles Revet.** ... et commence à se faire chez nous, à Mulhouse –, il faut s'en donner les moyens.

Monsieur secrétaire d'État, j'évoquais tout à l'heure l'idée d'un grand projet de restructuration du réseau ferré. J'aimerais connaître votre position sur ce point.

Il est clair que, si l'on procède par petites touches, les moyens dont nous disposons ne permettront pas d'atteindre l'objectif visé. Consacrer, en effet, à ce projet 1 milliard ou 2 milliards d'euros chaque année, cela repousse loin dans le temps sa réalisation. De surcroît, à peine aurions-nous terminé qu'il faudrait recommencer !

Un grand projet de restructuration qui s'accompagnerait – pourquoi pas ? – d'une augmentation du billet profitant pour l'essentiel au rail lui-même permettrait de développer toutes les facettes du rail – TGV, trains intercités, et tram-train, qui est, à mon avis, un enjeu fabuleux (*M. le secrétaire d'État acquiesce.*) – et d'avancer très rapidement. Nous devons mener une étude, mesurer tous les aspects de la situation et toutes les conséquences financières, et nous engager fermement.

Je suis dans un secteur où il est possible de créer une ligne dédiée en dehors de la ligne principale. Je rêve que les usagers puissent prendre le train pour aller de Fécamp au Havre, non de gare à gare, mais de centre-ville à centre-ville. Le jour où ce sera possible, nous aurons franchi une étape importante !

Tels sont, madame le secrétaire d'État, monsieur le secrétaire d'État, les deux points sur lesquels je souhaitais vous interroger. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

**M. Jean Bizet.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Reiner.

**M. Daniel Reiner.** Monsieur le président, madame, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je tenterai d'être aussi objectif que possible.

**M. Gérard Longuet.** À l'impossible nul n'est tenu !

**M. Daniel Reiner.** L'actualité des transports, c'est un peu l'ombre et la lumière. Je commencerai par la lumière.

**M. Gérard Longuet.** Mais l'ombre est agréable...

**M. Daniel Reiner.** L'année 2007, monsieur Gérard Longuet, a été marquée par l'ouverture commerciale de la ligne à grande vitesse Est-européenne, qui est une réussite.

**M. Gérard Longuet.** Jusqu'à présent, tout est vrai !

**M. Daniel Reiner.** Le succès commercial était au rendez-vous. Cela a été l'occasion de battre le record du monde de vitesse ferroviaire,...

**M. Charles Revet.** Et c'était sympathique !

**M. Daniel Reiner.** ... symbole d'une activité industrielle traditionnellement et florissante de notre pays. Nous devons le saluer.

**M. Charles Revet.** Cela montre le savoir-faire français !

**M. Daniel Reiner.** Parfaitement !

L'année 2007 a également été marquée par la vente du premier Airbus A380 et par sa mise en service commercial. Il s'agit d'un autre fleuron de l'industrie européenne et française, mais qui souffre en ce moment, et pas seulement parce que le dollar est faible !

Voilà pour la lumière. Passons maintenant à l'ombre.

L'ombre, c'est votre loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs, dont vous dites que c'est un texte sur le service minimum. À l'évidence, ce ne sera pas le cas et il ne pouvait en être autrement !

L'ombre, c'est également la remise en cause des régimes spéciaux de retraites, dont on aurait pu admettre la justification si ceux qui en bénéficiaient jusque-là n'avaient pas été considérés comme des nantis et si les compensations avaient été négociées. Certes, on négocie aujourd'hui, mais vous n'avez pas su éviter les neuf jours de grève !

L'ombre, c'est aussi les premières conclusions du Grenelle de l'environnement en matière de transports, qui ouvrent des pistes et nous confortent dans nos convictions, déjà anciennes, et exprimées maintes fois au cours des derniers budgets.

C'est dans ce contexte que nous examinons aujourd'hui le premier budget de la toute nouvelle mission « Écologie, développement et aménagement durables », qui inclut entre autres programmes celui des transports.

Marier les transports à l'écologie, c'est une idée intéressante qui pourrait présager une réelle volonté de « raisonner » le transport, de le rendre plus propre, plus économe, ainsi que de développer les transferts modaux de transports

Effectivement, si l'on s'arrêtait au titre de cette nouvelle mission, le monde paraîtrait tout à coup plus beau.

Je vous félicite, monsieur le secrétaire d'État, de la magnifique brochure de ce budget qui n'a rien à envier aux brochures touristiques : quand on voit ce ciel bleu, on souhaiterait y être !

Je lis certains titres de cette brochure : « Favoriser le report modal », « Améliorer la sécurité dans les transports », « Œuvrer pour une politique de mobilité durable », « Favoriser le recours aux modes alternatifs à la route », « Renforcer l'entretien et la rénovation des réseaux ». Tout cela est parfait !

Cependant, la chose est sérieuse, et, si je veux bien admettre avec vous que le volume des financements n'est pas nécessairement proportionnel au dynamisme d'une politique – fut-elle une politique de transport –, vous voudrez bien admettre avec moi que le volume de ces financements ne peut pas être non plus, bien sûr, inversement proportionnel au dynamisme de cette politique !

Lorsque l'on examine de près ce budget, comment ne pas le trouver un peu transparent, pour ne pas dire morose ? À ce constat, on mesure la contrainte qu'a choisie le Gouvernement par ses choix fiscaux et qu'il a imposée au budget des transports, lequel, à l'évidence, n'est pas une

priorité. Quel regret qu'un État aussi puissant que le nôtre ne soit pas capable de présenter une politique des transports ambitieuse !

Je ne peux résister à l'envie de citer votre collègue député de l'UMP, M. Mariton, rapporteur spécial de ce projet de loi, qui écrit ceci : « L'analyse du projet de loi de finances pour 2008 fait alors éclater le décalage considérable entre les moyens disponibles – et même les moyens raisonnablement mobilisables – et les ambitions affichées. »

**M. Roland Courteau.** C'est vrai !

**M. Daniel Reiner.** C'est un jugement sévère mais réaliste, tant il est vrai qu'il y a loin du discours aux actes !

Quant aux chiffres, ils sont à peu près tous en baisse en matière de transport. La diminution est de 13 % pour le réseau routier national, de 13 % également pour les transports terrestres et maritimes – c'est essentiellement le ferroviaire qui est concerné –, de 2,2 % pour les passifs financiers et ferroviaires, c'est-à-dire pour le remboursement de la dette, etc.

Au moment où les préoccupations environnementales revêtent une importance grandissante dans notre vie quotidienne, où la mobilité prend une part croissante du temps de nos concitoyens et est essentielle pour l'économie de notre pays, où la nécessité de réguler et d'arbitrer entre tous les acteurs du transport s'impose de plus en plus, vous nous présentez un budget en baisse !

Je m'en tiendrai à quelques points qui me paraissent essentiels.

Quel soutien accordez-vous aux transports collectifs en site propre dans les agglomérations, *via* une ligne de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, l'AFITF ? Ce soutien n'est même pas à la hauteur des engagements que vous avez signés dans les contrats de projets 2007-2012. Pourtant, il s'agit d'une nécessité ! Mon collègue Roland Ries y reviendra tout à l'heure.

Naturellement, le Grenelle de l'environnement peut bien décider de la création de 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de tramways ou de bus ; mais qui financera les 43 milliards d'euros qui permettraient de tendre vers l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre ?

En matière ferroviaire, le budget est en baisse partout ! La dette est toujours d'un peu plus de 40 milliards d'euros, et ce depuis maintenant six ou sept ans, mais le financement du remboursement de la dette, lui, diminue de 30 millions d'euros dans ce budget. Ainsi, 597 millions d'euros sont consacrés au remboursement de la dette de la SNCF contre 627 millions d'euros l'an dernier, ce qui conduirait à un apurement de cette dette en 2028 ; 730 millions d'euros sont consacrés au remboursement de la dette de RFF, évaluée en 2006 à 27 milliards d'euros, et l'on parle de 2040 ou 2048 pour l'apurement ! La dette de la SNCF pèse trop lourdement sur l'activité ferroviaire et bride évidemment l'investissement.

L'Allemagne a réussi à opérer une restructuration majeure du secteur ferroviaire en désendettant totalement la Deutsche Bahn, voilà maintenant une quinzaine d'années, la rendant ainsi capable de se lancer dans une politique de construction de nouvelles infrastructures. Évidemment, la Deutsche Bahn s'est à nouveau endettée depuis, mais elle taille des croupières à toutes les sociétés ferroviaires du continent.

L'effort pour la régénération des réseaux n'est évidemment pas à la hauteur, et mon collègue Michel Teston en dira un mot tout à l'heure. Cela a une importance colossale pour les régions qui utilisent, elles aussi, ce réseau.

La tentation était donc grande pour le Gouvernement de diminuer la subvention à RFF en échange d'une augmentation du prix des péages, et il y a succombé ! Mais si la somme est nulle pour RFF, elle ne l'est pas pour la SNCF, qui se trouve pénalisée, ni pour les régions.

Quant au fret ferroviaire – vous savez que j'y suis particulièrement attaché, et nous nous retrouverons d'ailleurs la semaine prochaine sur ce sujet à propos d'une question orale –, je me désespère – je ne suis d'ailleurs pas le seul ! – de constater sa dégradation au fil des plans : 55 millions de tonnes par kilomètre en 2000, 40 millions de tonnes aujourd'hui, soit une diminution de 30 %. (*M. Roland Courteau acquiesce.*) C'est fabuleux !

La part du ferroviaire a considérablement diminué en l'espace de six ou sept ans. Le plan de 2004-2006 devait rééquilibrer les comptes, certes, mais aussi permettre de retrouver un volume équivalent de marchandises transportées. Clairement, ce plan n'a pas atteint ses objectifs. Nous sommes aujourd'hui à la croisée des chemins en ce qui concerne le fret ferroviaire. Ça passe ou ça casse !

Aujourd'hui, les entreprises attendent de la SNCF un fret de qualité. Il est prévu, au terme d'une nouvelle organisation, de recentrer cette activité sur des itinéraires dits plus rentables. Pourquoi pas ? Mais sur ces itinéraires-là, sachons-le, la concurrence s'exercera beaucoup plus facilement. L'annonce, en septembre 2007, de la fermeture de plus de deux cents gares au fret de wagons isolés est apparue en totale contradiction avec cette volonté affichée.

**M. Roland Courteau.** C'est certain !

**M. Daniel Reiner.** L'opinion publique est actuellement favorable au transport ferroviaire. Les entreprises sont demandeuses, les circonstances sont favorables ; personne ne comprendrait l'échec du fret ferroviaire dans notre pays, d'autant que d'autres pays font la preuve que c'est une totale réussite. Nous devons donc faire en sorte – et c'est votre responsabilité de propriétaire de l'entreprise – que la SNCF soit condamnée à réussir dans l'activité du fret ferroviaire.

**M. Roland Courteau.** Très bien !

**M. Daniel Reiner.** L'année 2008 est celle des fonds de tiroirs pour l'AFITF, et notre collègue Yves Krattinger vient de l'évoquer.

Nous avons dénoncé en son temps – peut-être n'avons-nous pas été suffisamment entendus ? – la vente des sociétés autoroutières, qui était une erreur fondamentale. Au lieu d'assurer une rente régulière à l'AFITF, tirelire que les parlementaires avaient constituée avec beaucoup de soin et d'attention, nous avons tout dépensé en trois ans, et seuls 4 milliards d'euros ont été affectés à l'AFITF. Le solde apparaît sur 2008, puisque les dix autres milliards d'euros de la vente sont tombés dans un puits sans fond que l'on ne connaît pas ; j'imagine qu'ils ont servi au remboursement de la dette publique. Les quelque 30 milliards d'euros de dividendes qui pouvaient être perçus dans les vingt-cinq ou les trente prochaines années sont maintenant dans les poches d'actionnaires privés, lesquels s'en félicitent d'ailleurs puisque les actions de ces sociétés d'autoroutes ont quasiment doublé depuis leur vente au public.

L'AFITF doit financer 7 milliards d'euros d'ici à 2012. Il faudra donc assurer son financement. Je participe aux travaux de la mission sur le devenir de l'AFITF qu'a évoquée notre collègue Francis Grignon, et nous nous acheminons vers des recettes déjà éprouvées, dont Yves Krattinger a d'ailleurs parlé tout à l'heure. Comme lui, je m'interroge sur la pertinence d'une taxe pour remplir les caisses. Pourquoi ne pas imaginer une redevance intelligente, qui pourrait aussi être un outil de régulation entre les différents modes de transport, permettant ainsi d'améliorer la circulation sur nos routes ?

Avant de conclure, monsieur le secrétaire d'État, je voudrais, au-delà des chiffres de ce budget dont j'ai dit ce que je pensais – il est donc facile d'imaginer quel sera notre vote –, vous faire deux propositions sous forme de questions.

Tout d'abord, la loi par laquelle a été opérée une séparation entre RFF et la SNCF a aujourd'hui dix ans. L'État est responsable de ces deux entités mais, se désengageant de l'une, il pénalise l'autre, et réciproquement. Il est trop acteur pour être un « arbitre juste ».

Les échanges financiers entre les deux entreprises s'équilibrent aujourd'hui autour de 2,7 milliards d'euros. D'autres modes de fonctionnement entre l'entreprise historique et le détenteur du réseau ont été initiés dans d'autres pays européens. Le fonctionnement de ces deux entreprises, les relations qu'elles entretiennent pourraient, à mon avis, être réétudiés au terme de ces dix ans. N'est-il pas temps d'envisager au moins un bilan et, sur la base d'une inflexion nouvelle, une amélioration de cette organisation ?

Par ailleurs, la loi d'orientation des transports intérieurs a, quant à elle, vingt-cinq ans. Nous vivons sous le régime de la loi de 1982. En vingt-cinq ans, il s'est passé bien des choses en matière de transport : un développement sans précédent de la mobilité, une concurrence instituée sous la dictée européenne sur certains modes de transport qui étaient auparavant en situation de monopole, un développement inconsidéré du transport routier sous toutes ses formes aux dépens des autres modes, des réflexions, aujourd'hui nourries, sur la qualité de l'environnement et la prise de conscience des nuisances du transport.

Ne croyez-vous pas qu'il est temps, à la lumière de tous ces changements, de réexaminer cette loi d'orientation des transports en l'insérant naturellement dans le nouveau contexte européen ?

Voilà, à mon sens, deux beaux sujets de réflexion. J'aimerais, monsieur le secrétaire d'État, que vous partagiez mon sentiment. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Roland Ries.

**M. Roland Ries.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, beaucoup a été dit, et il est bien tard. J'ai, comme vous tous, suivi avec la plus grande attention les travaux du Grenelle de l'environnement et j'ai écouté le bon discours du Président Sarkozy, qui en a tiré un certain nombre de conclusions intéressantes et – je ne crains pas de le dire – a tracé des pistes utiles pour l'avenir.

Je ne voudrais pas être désagréable avec mes collègues de la majorité, mais force est de constater que, de bons discours sur le développement durable, nous en avons déjà entendu des quantités ! Celui du Président Chirac à Johannesburg – rappelez-vous : « La maison brûle et nous regardons

ailleurs » – était lui aussi excellent, mais les suites en termes de choix politiques et donc de choix budgétaires ont été quasiment nulles.

Aujourd'hui, concrètement, dans les propositions qui nous sont faites dans le cadre de ce projet de loi de finances pour les transports urbains, il n'y a absolument aucun infléchissement permettant d'espérer ce changement de logique, cette révolution dont parlait le Président de la République. Bien au contraire ! Ainsi que plusieurs de mes collègues l'ont dit, nous sommes plutôt en régression qu'en progression par rapport à l'année dernière.

Qu'on en juge ! Globalement les autorisations d'engagement diminuent de 14,6 % ; les fonds de concours, dans le cadre des contrats de plan État-région et de l'AFITF, baissent également. Les routes, d'ailleurs, ne seront plus éligibles au financement par contrat de projet à partir de l'année prochaine ; leur construction et leur entretien risquent donc de peser de plus en plus exclusivement sur les collectivités locales. L'État continue de se désengager, et l'absence de perspectives de recettes nouvelles pour l'AFITF en 2008 laisse présager un avenir bien sombre.

La Cour des comptes dénonçait d'ailleurs, en juin 2007, la situation en ces termes : « La part de la route ne cesse d'augmenter, le trafic du fret ferroviaire s'effondre, le transport combiné ne répond pas aux espoirs placés en lui. L'AFITF, qui devait jouer à cet égard un rôle essentiel, consacre en fait une part de plus en plus importante de ses crédits aux projets routiers et autoroutiers ».

En résumé, notamment depuis la suppression de la ligne budgétaire consacrée aux subventions aux transports collectifs en site propre, les TCSP, en 2004, ce sont donc les collectivités locales qui doivent de plus en plus supporter l'effort de financement en matière de transport public urbain, alors même qu'il s'agit d'un enjeu de société tout à fait majeur pour les années à venir.

Plus précisément, pour les infrastructures de transport en commun et ferroviaire, la baisse est de 13,7 % : on passe de 2,81 milliards d'euros à 1,794 milliard d'euros en 2008.

En réalité, ce budget ressemble à s'y méprendre à celui qui a été présenté l'année dernière, et sans doute peut-on même dire qu'il est en tout point conforme à ceux qui nous ont été présentés ces six dernières années : on y retrouve les mêmes insuffisances, les mêmes astuces comptables.

**M. Roland Courteau.** Tout à fait !

**M. Roland Ries.** Ce budget ne tient aucun compte des réflexions des groupes de travail du Grenelle de l'environnement et des conclusions qu'en a retirées le Président de la République lui-même. Je pense en particulier à la construction annoncée de 1 500 kilomètres de lignes nouvelles de tramways dans les dix ans, venant s'ajouter aux 329 kilomètres déjà existants.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Ce sont les chiffres du GART !

**M. Roland Ries.** Absolument ! Il s'agit là d'un objectif ambitieux au regard de l'urgence des besoins en matière de transport en commun urbain, exigeant un investissement conséquent, estimé par le GART, le Groupement des autorités responsables de transport, à 18 milliards d'euros. Il a été demandé que la contribution de l'État s'élève, sur cette somme, à 4 milliards d'euros.

Il est donc indispensable que le Gouvernement rétablisse au plus vite les subventions supprimées aux TCSP. Visiblement, en tout cas cette année, il n'en prend pas le chemin. J'espère que, l'année prochaine, nous aurons de bonnes surprises.

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Nous nous rattrapons !

**M. Roland Ries.** C'est pourtant le Président de la République lui-même qui, dans le discours qu'il a tenu à l'issue du Grenelle de l'environnement, a relevé cette lacune en disant ceci : « L'État a eu tort de se désengager du développement des transports urbains » !

Comme vous le voyez, monsieur le secrétaire d'État, j'ai de bonnes références !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** En effet !

**M. Roland Ries.** Avant de conclure, je voudrais attirer une nouvelle fois votre attention sur les menaces qui pèsent aujourd'hui et qui pèseront encore plus demain sur la situation de l'AFITF, comme l'a fait avec beaucoup de pertinence mon collègue Yves Krattinger.

Avec la privatisation des sociétés d'autoroutes, la stratégie de financement des infrastructures de transports et la permanence même de l'AFITF ont été totalement remises en cause. Il faut examiner cette situation de très près, car elle aura une incidence sur les décisions de financement que nous serons amenés à prendre dans le prolongement du Grenelle de l'environnement. Je sais bien qu'il existe, paraît-il, une solution miracle, la « redevance poids lourds », inspirée de la directive dite « Eurovignette » de juin 2006.

La perspective est certes intéressante, mais le précédent de la privatisation des autoroutes m'inspire quelques inquiétudes : sur les 14 milliards d'euros de recettes liées à cette privatisation, seuls 4 milliards d'euros ont été versés à l'AFITF – Daniel Reiner l'a indiqué tout à l'heure –, et nous arrivons aujourd'hui au terme de cette ressource.

**M. Roland Courteau.** Tout à fait !

**M. Roland Ries.** Ce précédent pourrait donc signifier, à terme, que le produit attendu – à la hauteur prévue, nous l'espérons – risque d'alimenter encore une fois le budget général de l'État, diminuant d'autant les ressources de l'AFITF.

Nous avons donc de véritables incertitudes et de véritables interrogations sur l'avenir de cette agence, malgré la perspective d'une recette nouvelle, aléatoire, dont on ignore si elle sera entièrement consacrée au financement de l'AFITF.

En ce qui me concerne, monsieur le ministre, je crains que des dérives ne s'installent, comme le précédent que j'ai cité tendrait à le prouver ; mais peut-être allez-vous nous rassurer ?

Pour vous donner mon sentiment profond sur le budget global consacré aux routes et aux transports que vous nous présentez, je ferai volontiers mienne – une fois n'est pas coutume – l'opinion de notre collègue Jean Arthuis, lorsqu'il déplore « l'absence de traduction financière et budgétaire des orientations proposées par le Grenelle de l'environnement » dans le projet de loi de finances pour 2008.

**M. Daniel Reiner.** Bien sûr !



**M. Roland Ries.** Il est vrai que, après avoir initialement parlé de « budget de rupture », on évoque aujourd'hui un « budget de transition ». J'ai plutôt tendance à considérer que c'est un budget d'immobilisme...

**M. Daniel Reiner.** De recul !

**M. Roland Ries.** ... ou plutôt de régression, comme je l'ai dit au début de mon intervention.

Vous l'avez compris, je ne voterai pas ce budget, qui n'est absolument pas à la hauteur des ambitions qui doivent être les nôtres en matière de transports et plus particulièrement de transports urbains. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Bricq.

**Mme Nicole Bricq.** Monsieur le président, madame, monsieur le secrétaire d'État, messieurs les rapporteurs, mes collègues et amis socialistes ont brossé un tableau général et exprimé leur perception de la mission. Je me contenterai donc, en tant que membre de la commission des finances, de focaliser mon attention sur le Fonds de prévention des risques naturels majeurs qui, du reste, fait l'objet d'un amendement déposé par Fabienne Keller, notre rapporteur spécial, et d'un sous-amendement du Gouvernement.

En effet, ce fonds pose un problème de lisibilité de la politique publique et un problème de financement. Créé en 1995 par Michel Barnier, ce fonds était initialement chargé de financer les indemnités d'expropriation et de démolition éventuelle de biens exposés aux risques naturels. Son périmètre s'est élargi au gré des lois successives, la dernière en date étant la loi du 30 décembre 2006 sur l'eau et les milieux aquatiques, qui a puisé 40 millions d'euros dans les comptes du fonds Barnier pour financer des études et travaux engagés par l'État avant le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Dès lors, ce fonds s'est éloigné de sa destination initiale pour se transformer en instrument de financement de la politique générale de prévention des pouvoirs publics contre les aléas naturels.

À mes yeux, il s'agit d'un détournement qui pose un vrai problème en termes de lisibilité de l'action de l'État. En effet, le fonds Barnier vient pallier l'une des carences de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », plus particulièrement du programme « Protection de l'environnement et prévention des risques » dont l'une des finalités est bien la prévention des risques technologiques et naturels.

Mon deuxième grief porte sur le financement du fonds. Dans les contrats d'assurance habitation, une taxe annuelle d'un montant de 12 % des primes ou cotisations est destinée à financer le régime d'indemnisation des populations victimes de catastrophes naturelles. Initialement fixé à 2 % du produit des primes ou cotisations additionnelles relatives à la garantie contre le risque de catastrophe naturelle, le taux de prélèvement sur les assureurs à destination du fonds Barnier a été porté à 4 % en 2006, par voie réglementaire, me semble-t-il.

Mme Keller propose de faire passer ce taux à 12 %, et le Gouvernement présente un sous-amendement qui ramène ce taux à 8 %, en guise de transaction. Dans tous les cas, il y aura mécaniquement un manque à gagner pour financer le régime de catastrophe naturelle, tel qu'il est régi par la loi du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles. (*Mme le secrétaire d'État fait un geste de dénégation.*)

Mais si ! L'assiette est la même ! Si vous avez écouté mes explications, vous ne pouvez pas être surprise, madame le secrétaire d'État. Il y a peut-être un problème de coordination avec le ministère de l'intérieur, mais quand j'ai un membre du Gouvernement en face de moi, je suppose que les arbitrages interministériels ont été rendus, comme il se doit.

Or, ce régime se trouve déjà dans une situation ne permettant pas de garantir une indemnisation efficace des personnes sinistrées. Je fais référence ici au douloureux problème des sinistrés de la sécheresse de 2003 qui n'ont toujours pas été indemnisés, quatre ans après ! Du reste, cette situation avait conduit le groupe socialiste, sur l'initiative de Daniel Reiner, Jean-Pierre Sueur et moi-même, à présenter avec nos collègues de l'Union centriste une proposition de loi que le Sénat a adoptée,...

**M. Daniel Reiner.** À l'unanimité !

**Mme Nicole Bricq.** ... mais qui n'a jamais été inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Le coût de la sécheresse de 2003 avait été estimé, dans une note du ministère du budget – rendue publique « à l'insu de son plein gré » –, à plus de 1,4 milliard d'euros. On ne peut donc continuer à agir au coup par coup, sans cohérence globale.

En effet, les questions de la prévention des risques naturels et de l'indemnisation des populations ne peuvent être dissociées. Lors du débat sur la proposition de loi que je viens d'évoquer, nous avons obtenu le principe de l'abondement du fonds à hauteur de 6,5 millions d'euros par an – cela n'avait donc rien d'extraordinaire – pour financer la réalisation complète d'une étude géotechnique des sols. Cette cartographie devait être effectuée par le Bureau de recherches géologiques et minières, le BRGM. À ce jour, la réalisation de cette cartographie n'a toujours pas été menée à bien.

Cette situation pose le problème de la destination des fonds dégagés par l'amendement qui nous sera présenté tout à l'heure.

Le choix de transformer le fonds de prévention en variable d'ajustement du programme « Protection de l'environnement et prévention des risques » conduira inévitablement à relever le tarif des assurances,...

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** C'est l'évidence !

**Mme Nicole Bricq.** ... ce qui pose le problème de la cohérence gouvernementale ! L'impécuniosité de l'État conduit ainsi à reporter *in fine* la charge du financement sur les consommateurs et, au premier rang, sur les assurés, et ce au lieu des contribuables.

Nous assistons à un glissement vers la privatisation du risque. Je ne m'étonne donc pas du projet – en attente dans les cartons du ministère du budget, je le sais – de substituer au régime de solidarité nationale instauré par la loi de 1982 et sur lequel repose l'indemnisation des populations un régime purement assurantiel. Le précédent gouvernement avait du reste voulu mettre en œuvre cette réforme, mais les assureurs s'y étaient opposés, non pas forcément sur le fond, mais en raison de la précipitation.

Puisque le périmètre du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables permet désormais d'éviter les mauvaises concurrences ainsi que les controverses stériles entre les ministères et d'organiser les complémentarités, une solution durable pourrait être trouvée en amont avec l'encadrement des règles de construc-

tion, afin d'éviter aux populations de se trouver piégées par des catastrophes qui ne sont pas, par ailleurs, reconnues comme naturelles.

Je veux donc attirer votre attention sur la destination que vous voulez assigner au surcoût de prime que vont devoir assumer les assurés, parce que les assureurs relèveront inévitablement leurs tarifs. Comptez-vous financer cette fameuse cartographie, qui avance à pas très mesurés alors qu'elle devrait être achevée ? Prendrez-vous également en compte les conséquences de la gestion du fonds Barnier sur d'autres politiques publiques ? (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Teston.

**M. Michel Teston.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'État, mes chers collègues, mon intervention portera sur les actions 01 et 02 du programme 226 « Transports terrestres et maritimes », et plus particulièrement sur la question de la régénération du réseau ferroviaire.

La modification des périmètres ministériels et budgétaires fait que, cette année pour la première fois, les crédits des transports sont examinés dans le cadre du budget du ministère de l'écologie. À l'aune des priorités affichées par le Gouvernement et de l'impérieuse nécessité d'encourager les modes de transports alternatifs à la route, cette modification pourrait faire espérer des progrès notables dans l'engagement de l'État en faveur du transport ferroviaire. Qu'en est-il réellement ?

Le rapport établi en 2005 par le professeur Rivier, de l'École polytechnique fédérale de Lausanne, avait conclu à la dégradation progressive du réseau, faute d'investissements suffisants, et proposé de retenir un scénario optimal qui, moyennant l'attribution de 500 millions d'euros supplémentaires chaque année pour la période 2006-2010 et de 850 millions d'euros pour la période 2011-2015, garantirait, à terme, un réseau de qualité avec un coût d'entretien annuel minimal.

Retenant ces conclusions, Dominique Perben, alors ministre des transports, avait mis en place un plan d'action pour la période 2006-2010, avec une montée en charge toutefois largement en deçà des préconisations du rapport Rivier pour le début de la période.

Comment se déroule la mise en œuvre de ce plan ?

Pour 2008, la subvention de régénération est fixée à 1,64 milliard d'euros contre 985 millions d'euros en 2007 et 970 millions d'euros en 2006. Même si la subvention progresse, l'effort insuffisant consenti par l'État pour le renouvellement et la mise aux normes sur la période 2006-2010 ne permettra pas de rajeunir et de moderniser le réseau à un rythme suffisant.

Cette évolution est d'autant plus inquiétante que la contribution aux charges d'infrastructures baisse de 181 millions d'euros, alors même qu'elle contribue aussi à l'entretien et à l'exploitation courants du réseau. D'ailleurs, cette contribution ne cesse de baisser depuis 2005. Globalement, les crédits seront passés progressivement de 1,11 milliard d'euros en 2004 à 731 millions d'euros en 2008, soit une réduction de plus de 34 %.

Si l'on additionne les crédits de régénération et la contribution aux charges d'infrastructures, la masse des crédits disponibles pour améliorer le réseau et en abaisser durablement l'âge moyen n'a progressé en réalité que de 10 millions

d'euros entre 2004 et 2008 : nous sommes en effet passés de 1,785 milliard d'euros en 2004 à 1,795 milliard d'euros en 2008.

Ainsi, au-delà de ses affirmations, le Gouvernement laisse se dégrader une partie du réseau ferré national, avec les conséquences que cela entraîne, à savoir des ralentissements sur un nombre important de kilomètres de voies de l'Union internationale des chemins de fer 5 à 9, c'est-à-dire celles qui supportent le moins de trafic, ou encore un accroissement du nombre de déraillements sur ces voies, heureusement sans conséquences graves à ce jour.

Monsieur le secrétaire d'État, la réduction progressive des crédits d'entretien courant ne serait logique que si les investissements en renouvellement progressaient de manière très forte chaque année, comme le recommande le rapport Rivier. Or tel n'est pas le cas !

C'est dans ce contexte marqué par un important retard dans la mise en œuvre du plan de régénération 2006-2010 que vient de s'achever, madame la secrétaire d'État, le Grenelle de l'environnement dont le volet « Mobilité et Transports » est considéré comme l'un des plus ambitieux : doublement des lignes à grande vitesse avec 2000 kilomètres lancés d'ici à 2020 et 2 500 kilomètres à plus long terme ; augmentation de 25 % de la part du fret ferroviaire d'ici à 2012 avec la promotion du transport combiné et la création d'autoroutes ferroviaires, ou encore la mise à niveau du réseau existant pour les transports urbains et régionaux.

Si ces objectifs sont, certes, ambitieux, il convient toutefois d'être prudent, car les contours ne sont pas définis.

Quant aux crédits d'entretien et de régénération qui sont déjà insuffisants dans la configuration actuelle du réseau et de son utilisation, il faudrait les faire progresser chaque année de plusieurs centaines de millions d'euros si l'on veut favoriser une utilisation plus intensive des infrastructures.

L'État en a-t-il la volonté ? A-t-il les moyens de le faire ? En tout cas, le constat que l'on peut faire des crédits votés depuis 2005 ne plaide malheureusement pas dans ce sens.

Cela m'amène à dire quelques mots de l'intervention des régions qui, pour certaines d'entre elles, acceptent déjà de participer à la régénération du réseau afin d'éviter la réduction de son périmètre d'exploitation.

Même si cette participation aux investissements de renouvellement était esquissée dans le plan d'action 2006-2010, il n'en demeure pas moins que, là encore, les collectivités territoriales sont obligées de se substituer en partie à Réseau ferré de France, gestionnaire du réseau national, et ce en raison de l'engagement insuffisant de l'État.

Si la régénération du réseau ferré suppose des moyens financiers importants, elle nécessite également que des objectifs de performance du réseau soient fixés.

Ainsi, pour chaque ligne, en fonction de son affectation – qu'il s'agisse de lignes dédiées aux trains de voyageurs, au fret, aux services régionaux, voire à l'utilisation mixte –, devront être définis les principaux paramètres suivants : vitesse, fiabilité, disponibilité et confort.

Il s'agit là d'un élément essentiel pour permettre au gestionnaire d'infrastructures d'optimiser sa politique de maintenance et ses programmes d'investissement.

Or force est de constater que, là encore, on n'a guère avancé !

Pour ces diverses raisons, nous voterons contre les crédits des actions 01 et 02 de cette mission, crédits qui sont notamment insuffisants pour assurer dans un délai raisonnable la régénération du réseau ferroviaire. En effet, nous verrons ce qu'il en sera dans une dizaine d'années si l'on continue ainsi ! (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

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

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Monsieur le président, monsieur le président de la commission des finances, monsieur le président de la commission des affaires économiques, monsieur le rapporteur spécial, mesdames, messieurs les sénateurs, Jean-Louis Borloo, Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même allons vous présenter la mission « Écologie, développement et aménagement durables » et tenter de répondre aux interrogations exprimées tout au long de cette après-midi passionnante de par la qualité des interventions.

La mission « Écologie, développement et aménagement durables » est d'abord une nouveauté issue de la LOLF, chère à Alain Lambert, dont il est d'ailleurs l'instigateur ; c'est aussi la traduction financière du grand chantier politique engagé par le Président de la République à travers la création d'un ministère du développement durable regroupant des compétences autrefois séparées, voire parfois antagonistes, que sont l'écologie, les transports, l'énergie, l'aménagement du territoire, avec un ministre d'État à la tête de cet ensemble.

Il est vrai que, sur tous ces sujets, nous avons, depuis des années, un problème de méthode. Le cloisonnement des fonctions, la concurrence des missions, l'absence de stratégie globale rendaient difficile une vision d'ensemble en faveur du développement durable. Peut-être avons-nous pensé trop longtemps que l'écologie, les transports, l'énergie, l'aménagement du territoire étaient des périmètres distincts, alors que ce sont les éléments d'un seul et même ensemble.

Voilà ce dont nous sommes en train de sortir grâce, d'une part, à la mise en place du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables et, d'autre part, au Grenelle de l'environnement, sans oublier la volonté de tous nos concitoyens. Nous souhaitons tous, me semble-t-il, que notre pays soit à la fois un grand État industriel, un modèle économique efficace, performant, créateur de richesses et d'emplois. En revanche, il ne saurait être question de prélever sur la planète plus que ce qu'elle ne peut supporter, en allant en quelque sorte chercher le 1 % de croissance qui nous manque grâce au développement durable.

Ce budget constitue donc une première. Nous ne sommes plus dans la simple addition de compétences cloisonnées, mais nous créons des synergies avec une liberté de redéploiement entre les services – conformément à l'esprit de la LOLF, monsieur le rapporteur spécial – qui nous permet de concentrer nos moyens sur nos priorités et de renforcer l'efficacité de notre action.

Je voudrais m'adresser à M. le rapporteur spécial ainsi qu'à M. Pierre Laffitte.

Sans vouloir anticiper sur les annonces que le Président de la République devrait faire prochainement, je suis en mesure, avec Nathalie Kosciusko-Morizet, de dessiner les grands principes qui fonderont la réorganisation du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

L'idée est la suivante : il s'agit d'intégrer la politique du développement durable dans l'ensemble de la politique du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, de suivre ainsi la feuille de route du Grenelle de l'environnement, de se doter d'une meilleure expertise renforcée et rassemblée sur l'environnement et le développement durable, tout en favorisant le rapprochement des métiers et des politiques dont les enjeux sont convergents ; nous y travaillons auprès de Jean-Louis Borloo.

Certes, la stabilité des maquettes budgétaires a été bouleversée en 2008, et ce sans nul doute – c'est un ancien secrétaire d'État en charge du budget qui le dit – au détriment de la lisibilité des documents budgétaires.

Cela étant dit, cette réforme qui crée une nouvelle politique publique nécessitait que nous modifiions le périmètre des missions et des programmes budgétaires, missions et programmes qui, d'après la LOLF, doivent refléter fidèlement le contour des politiques de l'État.

À ce sujet, monsieur le rapporteur spécial, vos remarques sur les indicateurs de performance sont, comme d'habitude, fondées, et nous devons faire en sorte que ces indicateurs reflètent mieux à l'avenir ce changement de philosophie, même si vous avez aussi pu noter que certains d'entre eux étaient intéressants et montraient une progression en termes d'emplois ; j'en veux pour preuve les propos que vous avez tenus tout à l'heure sur l'emploi dans le secteur maritime.

Les crédits que j'ai l'honneur de vous présenter avec Nathalie Kosciusko-Morizet sont ceux de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et du compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ».

Si ces missions et programmes retracent l'essentiel de l'action du MEDAD, celle-ci recouvre aussi plusieurs autres programmes : le programme « Aménagement du territoire », que Nathalie Kosciusko-Morizet vous présentera ce soir, les deux programmes de la mission « Régimes sociaux et de retraites » qui retracent les subventions aux régimes spéciaux des transports et, enfin, trois programmes de recherche – énergie, transports et écologie – qui appartiennent à la mission interministérielle « Recherche et enseignement supérieur ».

Pour apprécier l'évolution des moyens de cette mission entre la loi de finances pour 2007 et le projet de loi de finances pour 2008, un petit point d'arithmétique s'impose.

Il convient, selon moi, de raisonner *pro forma*, c'est-à-dire à structures constantes. En effet, entre 2007 et 2008, les structures du budget ont beaucoup bougé, et j'en prendrai trois exemples.

En premier lieu, ainsi que certains d'entre vous l'ont rappelé, des crédits ont été transférés aux collectivités locales dans le cadre de la décentralisation.

En deuxième lieu, certaines missions seront assurées en 2008 par d'autres opérateurs et non plus par l'État, alors que, inversement, l'État a repris les passifs sociaux de Charbonnages de France dont la dissolution, le 31 décembre prochain, tournera une page de l'histoire industrielle – en fait de l'histoire tout court – de notre pays.

En troisième lieu, enfin, le changement de régime de la TVA nous permet également, monsieur le rapporteur spécial, de diminuer la dotation à RFF de 177 millions d'euros sans modifier ses moyens réels. En effet, aujourd'hui, ainsi que

vous avez pu le constater, les subventions sont versées hors taxes, ce qui évite la multiplication des opérations comptables.

Si l'on résume la philosophie générale du budget pour 2008, Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même pouvons affirmer qu'il est très offensif en matière d'écologie (*Exclamations ironiques sur les travées du groupe socialiste.*), puisque ce secteur bénéficie d'une augmentation de 25 % à structure constante et qu'il représente un budget de « transition positive » (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*)...

**Mme Nicole Bricq.** « Transition positive »...

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État.** ... sur l'ensemble du périmètre du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

Je parle de « transition », car ce budget ne pouvait pas inclure l'impact des décisions du Grenelle de l'environnement, mais j'ajoute qu'il s'agit d'une transition « positive » parce que son augmentation *pro forma* est supérieure d'un point à l'hypothèse prévisionnelle d'inflation, ce qui, monsieur Billout, en période de discipline budgétaire, traduit la priorité que le Gouvernement affiche en faveur du développement durable.

En outre, ce budget prépare l'avenir en privilégiant les dépenses d'investissement par rapport aux dépenses de fonctionnement, ce qui, sur le plan budgétaire, est vertueux.

Il s'agit enfin d'un budget cohérent avec la démarche engagée par le Grenelle de l'environnement en ce qu'il intègre l'esprit des décisions annoncées le 25 octobre par le Président de la République.

Sur le plan des effectifs, en ce qui concerne les transports et l'urbanisme, nous respectons à la lettre le contrat de performance qui s'est traduit par une diminution de 1 192 équivalents temps plein travaillé, ou ETPT, chiffre qui tient compte de la création de vingt emplois au bénéfice de l'autorité de sûreté nucléaire, ce qui est très important.

En matière d'écologie, madame la secrétaire d'État, les effectifs progressent très fortement chez ceux que l'on appelle les « opérateurs » du ministère. La hausse totale est de 283 agents se répartissant ainsi : 36 créations de poste à l'Institut national de l'environnement industriel et des risques, l'INERIS, 77 à l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques, l'ONEMA, 134 dans les parcs naturels, 29 à l'Agence des aires marines protégées et 7 au Conservatoire du littoral.

Mmes Keller et Didier ainsi que M. Bizet ont mis en évidence, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement, la nécessité de contrôles sur le terrain en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Dans cette optique, il a été décidé de poursuivre le renforcement de l'inspection des installations classées, en profitant des synergies dégagées par la création du MEDAD, qui permettra d'opérer des redéploiements d'effectifs entre les différentes missions du ministère.

Je dirai à M. Guillot que les effectifs sont regroupés sur un programme support. Cette solution offre plusieurs avantages, notamment la souplesse et la possibilité de maintenir des effectifs suffisants au niveau régional, afin de poursuivre la politique de déconcentration à l'échelon régional.

En réalité, quatre priorités se dégagent de ce budget.

Première priorité, le budget donne un signal très visible sur la protection de l'environnement, avec des crédits en très forte augmentation afin de répondre à de vrais besoins. Ainsi, 115 millions d'euros seront consacrés à la prévention des risques : Mme Nicole Bricq vient d'en parler, mais d'autres intervenants ont également abordé ce point. Nous avons prévu d'élaborer 450 plans de prévention des risques technologiques, les PPRT, et de couvrir, fin 2010, 7 000 communes par des plans de prévention des risques naturels, les PPRN.

Le coût des PPRT devrait être conforme aux annonces des années précédentes, soit un peu plus de 1 milliard d'euros sur une période d'au moins six ans. Quant aux besoins de financement en 2009, ils seront sensiblement supérieurs à ceux de 2008.

Les crédits de l'Agence nationale pour la gestion des déchets radioactifs, l'ANDRA, progressent, quant à eux, de 2,5 millions d'euros, afin de permettre une meilleure prise en charge de certains types de déchets radioactifs.

M. Bizet a soulevé le problème de l'eau, sujet qu'il connaît bien, pour pointer notre retard dans ce domaine.

Je voudrais lui rappeler qu'un vaste plan de rénovation de nos stations d'épuration a été lancé par Jean-Louis Borloo et Nathalie Kosciusko-Morizet ; il faut savoir que plus de 36 millions de nos compatriotes ne sont pas couverts par une station d'épuration conforme aux normes que nous souhaitons voir mises en œuvre !

M. Ambroise Dupont s'est intéressé aux agences de l'eau, qui constituent effectivement un instrument très important. Elles disposeront de 2,2 milliards d'euros pour aider les collectivités locales à se mettre aux normes et à respecter ainsi la législation communautaire.

Enfin, les crédits alloués à la biodiversité progressent de 30 %. Il convient notamment de rappeler l'effort important en faveur des parcs naturels et de la construction du réseau « Natura 2000 en mer », évoqué par M. Ambroise Dupont.

J'indiquerai à M. Jacques Blanc que les crédits alloués aux réserves naturelles augmentent de près de 17 % ; c'était un souhait de Nathalie Kosciusko-Morizet.

Ces 163 réserves naturelles protègent 2,8 millions d'hectares terrestres et marins. Nous sommes donc bien là dans l'esprit de la « trame verte » annoncée par le Président de la République en conclusion du Grenelle de l'environnement.

Madame Keller, vous avez à juste titre appelé notre attention sur les contentieux environnementaux en cours et sur leur financement. Nous avons prévu 16 millions d'euros dans le projet de loi de finances pour 2008 pour les contentieux nationaux. Aucun contentieux communautaire ne devrait, semble-t-il, avoir de conséquence budgétaire en 2008, puisque, le 12 septembre dernier, la Commission européenne a suspendu sa décision sur la très délicate question des nitrates en Bretagne.

**M. Roland Courteau.** Ah !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Concernant l'Office national de la chasse et de la faune sauvage, l'ONCFS, l'augmentation de ses moyens correspond au respect du contrat conclu avec l'État et aux nouvelles missions que lui a confiées la loi du 23 février 2005.

Les subventions aux associations sont regroupées sur plusieurs actions. L'environnement est un domaine où le rôle des associations est primordial : leur apport aux politi-

ques publiques est considérable. J'ai bien noté les remarques qui m'ont été adressées à ce propos et m'assurerai que la présentation de ces crédits gagne en clarté dès l'année prochaine.

M. Ambroise Dupont a évoqué la loi sur l'eau et les milieux aquatiques, promulguée voilà un an. La plupart des textes importants sont publiés, comme celui qui porte sur l'organisation de l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques, l'ONEMA. Cela permettra de dépassionner le débat sur le prix de l'eau, monsieur Raoult. Sur les soixante-dix textes d'application prévus, trente-quatre sont signés et dix-huit devraient l'être prochainement.

Concernant la politique des paysages, une impulsion nouvelle a été donnée par la Convention européenne du paysage.

Enfin, l'éducation à l'environnement est une préoccupation majeure, qui est soulignée par la Charte de l'environnement et qui fait l'objet d'une initiative de l'UNESCO.

La deuxième priorité du Gouvernement est la recherche. Même si la Haute Assemblée n'examine que demain les crédits de la mission « Recherche et enseignement supérieur », je tiens à souligner que d'importants efforts sont consentis pour la recherche dans les domaines du développement durable : recherche aéronautique, recherche sur les nouvelles technologies de l'énergie, recherche dans le domaine des risques et des pollutions.

Ce sujet est important. Le Président de la République a d'ailleurs annoncé le 25 octobre dernier un effort de 1 milliard d'euros sur la période 2009-2012 pour les énergies et les moteurs du futur, la biodiversité et la santé environnementale.

La troisième priorité gouvernementale est constituée par l'investissement massif dans les infrastructures alternatives à la route. Le Président de la République a ciblé trois enjeux : les transports urbains, le train, la voie maritime et fluviale.

Je dirai notamment à MM. Jacques Blanc et Roland Ries – mais d'autres intervenants ont abordé également ce point – que, dans ce domaine, les engagements du Grenelle de l'environnement sont très clairs : l'État rétablira sa contribution au développement des transports collectifs urbains. J'ai eu l'occasion de le réaffirmer mardi dernier en remettant le « Grand Prix 2007 Ville & Transports » à la communauté urbaine de Strasbourg, madame Keller, et à d'autres collectivités qui ont été mises en avant à cette occasion.

Le Groupement des autorités responsables des transports, le GART, a exprimé un certain nombre de besoins. Il a ainsi estimé que, dans les grandes métropoles comme dans les villes moyennes – actuellement, des tramways sont installés dans des villes moyennes comme Angers, Tours, Le Mans –, il fallait prévoir dans les années à venir la construction de plus de 1 500 kilomètres de métro de type VAL – véhicule automatique léger –, comme à Rennes, de tramway ou de bus en site propre. Cela représentera un engagement de l'État de 4 milliards d'euros. En outre, un engagement portant sur la création de 2 000 kilomètres de lignes nouvelles de TGV d'ici à 2020 a été pris, et des prévisions existent pour des dates à venir.

Par ailleurs, Francis Grignon l'a évoqué, il faut favoriser le développement du transport fluvial et le renforcement des infrastructures portuaires. Le Gouvernement souhaite transporter par voie fluviale l'équivalent d'un million de camions en 2020. Je rappelle que, dans notre pays, le transport fluvial fonctionne bien.

**M. Charles Revet.** Oui !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Chaque année, la voie d'eau gagne des parts de marché sur la Seine, les canaux du réseau Freycinet, le Rhin, l'axe Saône-Rhône et l'ensemble des voies fluviales.

**M. Roland Courteau.** Pas sur le canal du Midi !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Le canal du Midi correspond à un autre type de trafic, monsieur Courteau, très agréable mais plus touristique, qui entraîne des retombées économiques non négligeables pour les régions traversées.

Le Gouvernement doit maintenant précisément cadrer la stratégie à long terme de la construction d'infrastructures dans notre pays ; il le fera au début de l'année prochaine.

Il est impossible d'évoquer les investissements sans parler des financements, et je vois d'ici l'oreille de Gérard Longuet, le président de l'AFITE, se dresser ! (*Sourires.*) Les ressources de cette dernière sont suffisantes pour financer les dépenses prévues en 2008. À moyen terme, certaines pistes dégagées par le Grenelle de l'environnement apporteront une partie des solutions, mais pas toutes, je veux le dire franchement à cette tribune.

La mise en place de l'écotaxe kilométrique sur les poids lourds devrait être opérationnelle en 2011.

**Mme Fabienne Keller, rapporteur spécial.** Oh !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Madame Keller, il faut que l'Assemblée nationale et le Sénat votent la loi. Il faut aussi que le Gouvernement procède à des appels d'offres. Il faut encore mettre au point des dispositifs techniques, comme il en existe déjà en Europe ; je pense notamment à la LKW-Maut en Allemagne ou au dispositif autrichien et tchèque fondé sur la technologie des micro-ondes. Il faut enfin rendre tous ces dispositifs interoperables, car il ne s'agit pas de répéter avec le transport routier l'erreur commise avec le ferroviaire au XIX<sup>e</sup> siècle : chacun son écartement, chacun son système d'alimentation électrique, chacun son système de signalisation...

**Mme Fabienne Keller, rapporteur spécial.** C'est vrai !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Il n'est pas question de mettre à l'avant de chaque poids lourd une batterie d'appareils ! C'est pourquoi il faut élaborer cette taxe de manière intelligente.

Cette taxe d'usage du réseau routier national hors autoroutes rapportera environ 1 milliard d'euros, en intégrant ce qui reste du réseau routier national et les autoroutes non concédées. Comme je l'ai rappelé tout à l'heure au président du conseil général de la Haute-Saône, si l'on y inclut certains chemins départementaux à fort trafic, cela devra revenir aux départements.

**M. Gérard Longuet.** Juste retour des choses !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** S'agissant des routes nationales, il faudra vérifier l'absence de financements croisés, et, le cas échéant, organiser une rétrocession. Ce sera l'objet de débats au Parlement.

D'autres solutions financières seront nécessaires, vous l'avez tous souligné, mesdames, messieurs les sénateurs. Mon secrétariat d'État travaille d'ailleurs avec le ministère des finances pour trouver de nouveaux modes de financement. Comme le Président de la République l'a demandé

au Premier ministre, il faudra chercher à améliorer les financements et les partenariats public-privé, pour dégager les moyens qui manquent. Des financements privés devront donc être mobilisés. Cela signifie également un partage optimal des risques entre les partenaires.

En ce qui concerne le prolongement du TGV Est, j'ai déjà rappelé à Fabienne Keller que l'Europe a apporté des financements importants. Après l'Italie, la France est en effet le pays qui recevra le plus de financements européens. Tous les grands projets d'infrastructures de notre pays ont bénéficié, à des degrés divers, selon leur caractère plus ou moins européen, de la première tranche de financement 2008–2013 de l'Union européenne.

Dès 2008, la priorité donnée aux modes de transports alternatifs à la route se traduira dans les chiffres, même si cet effort devra être poursuivi et amplifié. Ainsi, 60 % des ressources de l'AFITF – je parle sous le contrôle de son président – seront consacrées à des projets non routiers. Sur les seuls grands projets du CIADT du mois de décembre 2003 – celui qui fait autorité à ce jour –, 81 % des moyens seront alloués au transport ferroviaire, fluvial et maritime.

Le budget de l'AFITF pour 2008 sera d'abord consacré à la poursuite des grands projets ferroviaires : la LGV Est, le très beau projet fret et voyageurs de la LGV Rhin-Rhône, le raccordement à l'Espagne par la LGV Perpignan-Figueras, puisque le tunnel est ouvert même si nos amis espagnols accusent un certain retard, le lancement de la LGV Sud-Europe-Atlantique entre Tours et Bordeaux, le TGV vers la Bretagne et les pays de Loire. Enfin, nos voisins espagnols souhaitent que la ligne Montpellier-Perpignan soit effective le plus rapidement possible,...

**M. Roland Courteau.** C'est très urgent !

**M. Dominique Bussereau,** *secrétaire d'État chargé des transports*...indépendamment de la déviation de Nîmes et de Montpellier. En effet, l'Espagne a un besoin pressant de se raccorder au réseau européen par l'intermédiaire du réseau TGV de notre pays.

Monsieur Biwer, le TGV Est, qui est très cher à tous les élus d'Alsace, de Lorraine et de Champagne-Ardenne, est une belle réalisation, avec des taux de remplissage beaucoup plus importants que ce qui était initialement prévu. Il a même été question de la nouvelle et jolie gare de Meuse-TGV à Bar-le-Duc, chère à Gérard Longuet. Une réunion de travail a eu lieu récemment avec tous les élus de ce département pour voir comment améliorer la desserte du département de la Meuse.

Le projet de canal Seine-Nord Europe est lancé ; l'idée est de conclure un contrat de partenariat en 2009. Il s'agit d'un projet structurant pour l'avenir de nos ports et pour celui du transport fluvial dans notre pays. M. Grignon a mentionné la liaison entre la Saône et le Rhin *via* Mulhouse, projet qui lui tient à cœur et sur lequel il a fait des propositions dans son rapport d'information. Il faudra mener une réflexion sur tous les projets de liaison fluviale à grand gabarit et envisager la manière de relier le bassin du Rhône au Rhin.

**M. Jean-Paul Emorine,** *président de la commission des affaires économiques.* Très bien !

**M. Dominique Bussereau,** *secrétaire d'État chargé des transports.* S'agissant du transport maritime, je rappelle qu'un projet existe avec l'Espagne : nous attendons les résultats d'appels d'offres d'autoroute de la mer sur l'océan Atlantique. Parallèlement, nous travaillons avec l'Italie et

l'Espagne à un projet d'autoroute de la mer entre l'Espagne, la France et l'Italie. Une liaison privée entre Toulon et le port de Rome est déjà effective.

Avoir ce type d'autoroute de la mer sur nos deux façades est très important, comme sont fondamentaux les travaux de Port 2000 au Havre – une nouvelle tranche de travaux est lancée pour accueillir un plus grand nombre de conteneurs. Il ne faut pas oublier le projet de Fos 2XL ainsi que des projets concernant les ports décentralisés. En effet, la politique portuaire ne se résume pas aux ports de l'État : elle englobe également tous les ports gérés par les régions, les départements ou des syndicats mixtes qui ont été mis en place dans cet objectif.

Sur les politiques d'investissements routiers, les conclusions du Grenelle de l'environnement nous invitent à renforcer la priorité forte donnée aux investissements dans les modes alternatifs à la route.

Toutefois, et le Président de la République l'a rappelé, il faut répondre avec bon sens aux situations de congestion et d'insécurité routières, ainsi qu'aux besoins de développement économique. Le Gouvernement entend donc réévaluer un certain nombre de grands projets, poursuivre la préparation des opérations de modernisation du réseau, puisque, après les volets routiers et les contrats de plan État-région en voie d'achèvement, viendront les plans de développement et de modernisation d'itinéraire, les PDMI. Les préfets de région, en liaison avec les élus, ont transmis leurs projets, et nous devons les mettre en œuvre sans exclure, pour certains, des partenariats public-privé. J'évoquais l'un d'entre eux aujourd'hui même avec des élus de la région Midi-Pyrénées.

S'agissant des installations de déchets portuaires, monsieur Jacques Blanc, avoir des ports propres constitue un véritable défi pour notre pays.

J'en viens à la quatrième priorité. Il a été beaucoup question de la régénération. Certes, c'est bien d'avoir de grands projets, mais encore faut-il que nous ayons un réseau en parfait état de fonctionnement. C'est moins médiatique, mais cela concerne la vie quotidienne de nos concitoyens. Il s'agit donc d'un travail absolument capital.

S'agissant du réseau ferroviaire, Charles Revet, Michel Teston et d'autres encore ont mentionné l'audit sur l'état du réseau ferré national réalisé en 2005 par le professeur Robert Rivier – l'École polytechnique fédérale de Lausanne fait toujours de très bons travaux –, qui a montré les faiblesses de notre réseau. Michel Teston et Daniel Reiner l'ont rappelé avec objectivité : 79 millions d'euros supplémentaires seront consacrés à des opérations de régénération. Il faudra poursuivre dans cette voie.

S'agissant de la région Midi-Pyrénées, j'ai évoqué ce sujet ce matin même avec le président du conseil régional, Martin Malvy, qui s'est lancé dans le renforcement des infrastructures. Je sais que les régions ont beaucoup d'investissements à réaliser. Je serai d'ailleurs demain l'invité à Strasbourg du 3<sup>ème</sup> congrès de l'Association des régions de France, et il en sera certainement question. Lorsqu'une région se lance dans un programme de régénération des infrastructures ferroviaires, les choses avancent. On peut d'ailleurs constater l'effet démultiplicateur dans la région Midi-Pyrénées.

Vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, nous souhaitons la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité, qui iront chercher du trafic ferroviaire local pour la SNCF et des opérateurs privés. Il s'agit de s'aligner sur le modèle allemand des *shortlines*.

**M. Jean Arthuis**, président de la commission des finances. Oui !

**M. Dominique Bussereau**, secrétaire d'État chargé des transports. En Allemagne, en effet, il existe plusieurs centaines de sociétés de ce type. Si le port de Hambourg est aujourd'hui celui qui connaît le plus fort trafic, avec une mobilisation ferrée à 50 %, c'est parce que pas moins de trente compagnies d'opérateurs de proximité travaillent sur le port de Hambourg, vont chercher les wagons et les amènent à la *Deutsche Bahn AG* ou aux autres opérateurs.

Quand ce type d'opérateurs se trouvera implanté en France, peut-être pourrions-nous réfléchir à des normes d'entretien de voies ferrées réservées au fret, car elles ne sont pas obligatoirement les mêmes que celles qui sont réservées au trafic EAR. Dans la région Centre, nous sommes en train de préparer une expérience en ce sens, en liaison avec l'ensemble des collectivités de cette région.

Le décret portant sur les voies portuaires sera publié avant la fin de l'année : il étendra les compétences de l'établissement public de sécurité ferroviaire.

En matière routière, 44 millions d'euros de crédits budgétaires et 60 millions d'euros de crédits de l'AFITF serviront à l'entretien préventif et aux rénovations lourdes du réseau routier. Je pense à l'A25, autoroute indigne qui relie Lille et Dunkerque. Des crédits supplémentaires de l'AFITF concerneront des aménagements de sécurité et la modernisation des tunnels. M. Miquel l'a souligné dans son rapport, il nous faut préserver ce patrimoine très important pour la sécurité.

Dans cette logique de prévention, qui est celle de l'entretien des réseaux, je tiens à évoquer la sécurité maritime. Avec les drames qu'a connus récemment la pêche française – ce week-end encore à Étapes-sur-Mer –, nous voyons bien la nécessité de moderniser nos instruments.

La SNCM, à laquelle je rends hommage devant la Haute Assemblée, a fêté cette semaine, à l'occasion du salon nautique, son quarantième anniversaire. Elle joue un rôle fondamental. Elle a modernisé ses instruments. L'État procède également à la modernisation des CROSS, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, qui sont chargés de la surveillance de nos façades maritimes, y compris outre-mer, et qui bénéficieront de moyens en hausse de 33 %.

Pour ce qui concerne la sécurité routière, le Président de la République et le ministre d'État ont rappelé que l'on ne pouvait se satisfaire des chiffres actuels. L'objectif du Gouvernement consiste à essayer de diviser par deux le nombre de morts en cinq ans. Par conséquent, il faut multiplier les moyens de contrôle. À cette fin, nous proposerons le déploiement de 500 nouveaux radars en 2008. Nous mettrons au point des radars plus perfectionnés, permettant de contrôler les distances de sécurité entre les véhicules – la non-observation de ces distances est l'une des causes majeures d'accident sur les autoroutes – ou le respect des feux de signalisation.

Cette ambition explique l'augmentation des crédits du compte d'affectation spéciale relatif aux radars que nous vous proposons. L'amendement accepté par la commission des finances et tendant à réduire de 10 millions d'euros les ressources dudit compte aura pour conséquence, s'il est adopté en séance publique, de diminuer l'importance de ce plan.

Certains d'entre vous, mesdames, messieurs les sénateurs, ont formulé des remarques sur le financement par ce compte d'affectation spéciale de dépenses de communication. Mais étant pour la plupart des élus locaux, vous savez que, pour qu'un investissement réalisé dans une collectivité soit acceptable, des moyens de communication permettant le respect des politiques doivent être déployés en amont.

Monsieur Miquel, vous avez évoqué l'accès des jeunes au permis de conduire. Nous travaillons à une réforme de ce permis afin d'améliorer la formule du permis à un euro qui n'est pas toujours fonctionnelle en raison de la caution exigée. Nous étudions, avec la Caisse des dépôts et consignations, dans quelle mesure cette dernière pourrait acquitter cette caution.

En collaboration avec l'Association des maires de France, l'AMF, nous examinons les expériences menées dans nombre de communes, notamment à Suresnes, dans les Hauts-de-Seine, et à Carcassonne, dans l'Aude, ainsi que dans certains départements où une aide financière de la commune est accordée en échange d'un travail d'intérêt communal. Nous allons voir si ce système ne pourrait pas être étendu à toutes les communes ou toutes les intercommunalités qui le souhaiteraient, en fonction de leurs moyens et de la volonté du conseil municipal.

Quant à la sécurité aérienne, les investissements du budget annexe s'élèveront à 169 millions d'euros et seront notamment consacrés à la réalisation de programmes relatifs à ce secteur. Dans le cadre européen, nous menons également une réflexion sur les routes aériennes pour améliorer la sécurité. Cette semaine, Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même avons annoncé des mesures qui participent à l'amélioration de la condition des riverains des aéroports et qui sont également incluses dans une nouvelle politique de gestion de l'espace aérien.

Pour ce qui concerne la sécurité, j'évoquerai la sécurité des barrages et le renforcement du contrôle des canalisations de transport de matières dangereuses.

Mmes Keller et Bricq ainsi que M. Bizet ont évoqué la prévention. Nathalie Kosciusko-Morizet en parlerait mieux que moi. Cette prévention se traduit par la montée en puissance du fonds de prévention des risques naturels majeurs, dit « fonds Barnier ». La commission des finances du Sénat a bien noté l'importance de ce fonds et les difficultés de financement qu'il rencontrera en 2008. Un amendement sera examiné tout à l'heure à ce sujet.

Monsieur Lambert, le schéma de financement de RFF, qui a été mis en place en 2004, reposait sur une clarification des concours de l'État et sur une augmentation des péages. Aujourd'hui, nous devons revoir les prévisions qui avaient été émises à l'époque. Nous devons mettre en place un meilleur pilotage économique du réseau ferré national. Nous devons également bien gérer la politique de cessions immobilières, pour permettre à RFF de mieux valoriser son patrimoine et de compenser la baisse de la subvention pour charge d'infrastructures.

Pour ce qui concerne la dette du service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF, nous sommes très maastrichtiens sur ce point : elle est désormais considérée comme une dette de l'État, et l'article 29 du projet de loi de finances rectificative propose que l'État reprenne cette charge, qui ne figurerait donc plus sur le programme « Passifs financiers ferroviaires ». Le Gouvernement présentera un amendement en deuxième délibération pour en tirer les conséquences budgétaires, qui sont multiples, puisqu'elles

concernent le programme « Passifs financiers ferroviaires », le programme « Charge de la dette » et le tableau de financement de l'État.

**M. Daniel Reiner.** Cela ne diminue pas la dette pour autant !

**M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.** Monsieur Collin, les montants des redevances de contrôle technique avaient été surévalués dans un premier temps. Mais les perceptions réelles progressent d'année en année, dans le respect de l'équilibre économique des acteurs, notamment de l'aviation légère. Le recours à une majoration temporaire de la taxe d'aviation civile était dès lors une nécessité afin de faire face aux investissements dans le domaine de la navigation aérienne, rendus nécessaires par la hausse du trafic.

Vous avez également évoqué les réclamations des clients du transport aérien, dont le nombre a crû considérablement. Nous devons engager une politique tendant à ce que ces contestations reçoivent une réponse beaucoup plus rapidement qu'à l'heure actuelle.

M. Le Grand a évoqué dans son rapport l'industrie aéronautique. Je veux rappeler les performances commerciales d'Airbus dont les carnets de commande sont pleins pour six ans. Mais le cours du dollar est un handicap pour cette industrie et pour ses sous-traitants. Ainsi, EADS perd 1 milliard d'euros à chaque fois que la parité entre l'euro et le dollar perd 10 centimes d'euro. Nous devons donc élaborer des mesures pour Airbus et pour ses sous-traitants afin de faire face à une augmentation formidable de cadences. Il faut en tenir compte dans les perspectives d'emploi.

Dans un délai de deux ans, la taxe d'aéroport permettra de rembourser à tous les exploitants les dépenses engagées pour la sécurité et la sûreté des passagers, ce qui semble répondre aux préoccupations que M. Jean-François Le Grand a exprimées par le biais de son amendement.

M. Masseret a évoqué l'avenir du programme « Aménagement, urbanisme et ingénierie publique », pour tenir compte de la future organisation du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables et de ses missions. Nous avons pris en compte ses remarques, ainsi que celles qui ont été faites au sujet de Météo France. C'est un service de référence, dont le modèle figure parmi les exemples retenus par le groupe intergouvernemental d'experts pour le climat, le GIEC. Nous devons maintenir le niveau d'investissement de Météo France pour permettre le maintien de cette excellence, même s'il est vrai que les charges de personnels progressent dans ce domaine.

Le cas d'un président d'établissement également responsable de programme est unique effectivement. Mais la configuration de ce programme est particulière : il ne comprend que Météo France. Il va de soi qu'il n'en serait pas de même si d'autres crédits étaient concernés. Pour l'instant, nous avons considéré que le président de Météo France était le mieux à même de porter la responsabilité des résultats de l'établissement, traduits dans les indicateurs de performance qui lui sont rattachés.

MM. Courteau et Pastor ont évoqué la libéralisation du secteur de l'énergie, en particulier le troisième « paquet énergie ». Nous défendons à Bruxelles une approche qui remet les consommateurs d'énergie au cœur du dispositif législatif. Nous nous opposons au démantèlement des opérateurs intégrés. Nous considérons qu'il s'agit d'une réponse inadaptée aux dysfonctionnements actuels du marché. Nous privilégions une solution alternative, reposant sur des

mécanismes de contrôle exercés par les pouvoirs publics, à savoir, le régulateur, en ce qui concerne le monopole de réseau, et le Gouvernement, en ce qui concerne la sécurité d'approvisionnement.

La proposition de loi de votre collègue M. Poniatowski permet de revenir au tarif réglementé lorsqu'une personne emménage dans un nouveau domicile et, ainsi, de réconcilier le libre choix du consommateur et nos engagements vis-à-vis de la Commission européenne.

Mme Kosciusko-Morizet travaille sur le dossier des éoliennes. La simplification administrative pour les éoliennes de basse puissance est à l'étude dans les comités du Grenelle de l'environnement, et une application spécifique est prévue en Auvergne, comme cela a été demandé.

M. Jacques Blanc a évoqué la vulnérabilité de la montagne face aux changements climatiques. Nous travaillons sur des propositions dans ce domaine.

M. Bizet a interrogé le Gouvernement sur le sommet de Bali auquel se rendront M. Borloo et Mme Kosciusko-Morizet. La position française est évidemment sur la même ligne que celle des partenaires européens de notre pays. L'Europe parlera d'une seule voix, mais il faudra tenir compte des particularités de chacun, ne pas être égoïste, avoir une approche différenciée pour chaque pays en fonction de son niveau de développement ou de son point de départ.

Je voudrais maintenant informer la Haute Assemblée des suites du Grenelle de l'environnement. Des tables rondes ont été tenues les 24, 25 et 26 octobre. Le Président de la République a confirmé ces orientations. Dès l'issue de ces réunions, Jean-Louis Borloo, Nathalie Kosciusko-Morizet et moi-même avons lancé une trentaine de comités opérationnels et de groupes de travail *ad hoc* qui auront commencé à travailler avant le 15 décembre. Parallèlement, de nombreux travaux ont été poursuivis ou débutés. Citons, monsieur Raoult, un groupe de travail sur les déchets – sujet sur lequel les décisions seront prises le 19 décembre lors d'une table ronde organisée selon le format du Grenelle de l'environnement –, les assises nationales de la forêt, le dépôt, à l'Assemblée nationale, d'un projet tendant à instaurer un système de bonus-malus sur les automobiles, système dont on parle beaucoup, la mise en place d'une autorité de régulation ferroviaire, domaine dans lequel nous préparons un projet de loi. Des comités de suivi seront mis en place à compter du mois de janvier. Enfin, un comité national de suivi et d'évaluation, composé de toutes les parties prenantes aux tables rondes, sera réuni pour faire le point.

M. Bizet s'est également interrogé sur l'aspect pratique des programmes d'action, qui seront repris dans un ou plusieurs projets de loi d'orientation et un projet de loi de programmation, qui fixera les principes et les modalités de mise en œuvre de cette politique.

Dans les semaines à venir, le Parlement sera saisi d'un projet de loi sur les OGM qui traduira, sur le plan législatif, les engagements du Grenelle de l'environnement. Un projet de texte a été déposé au Conseil d'État pour qu'une loi puisse être votée en temps utile. Il s'appuie sur les grands principes du Grenelle de l'environnement, à savoir les principes de responsabilité, de prévention et de précaution, de transparence, de participation, d'information et de libre choix de produire ou de consommer avec ou sans OGM.

Sous réserve des disponibilités des ordres du jour des assemblées, toujours très chargés en fin d'année, un premier projet de loi résultant des conclusions du Grenelle de l'environnement sera déposé au Parlement. Ce texte pourrait



préciser les grandes orientations retenues lors du Grenelle de l'environnement, présenter des mesures urgentes et importantes, telles la création de l'autorité de régulation ferroviaire, l'amélioration du crédit d'impôt sur les équipements économes en énergie, la taxe sur les poids lourds, ce qui éviterait au maximum les effets négatifs d'une mesure limitée à une seule région, que Mme Keller et M. Grignon ont évoqués.

La fiscalité écologique, sujet cher à Jean-Louis Borloo et à Nathalie Kosciusko-Morizet, a pour finalité de donner un « signal prix » aux acteurs. Elle n'a pas pour objet d'apporter des recettes. Le vrai prix doit inclure le prix écologique, sauf à pervertir le fonctionnement normal des marchés. Cette fiscalité doit inciter au développement continu de la recherche et de l'innovation. Ce « signal prix » sera mis en place à l'égard d'une vingtaine de familles de produits, à commencer par l'automobile.

Vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement a déposé à l'Assemblée nationale un amendement sur le projet de loi de finances rectificative tendant à créer une écopastille sur les véhicules les plus polluants et à instituer un système de bonus-malus à l'acquisition, combiné à une prime à la casse des véhicules les plus anciens et donc les plus polluants, afin de récompenser l'achat des véhicules les moins polluants. Monsieur Deneux, c'est une manière de rétablir la vérité du prix écologique et de corriger une certaine forme de myopie du marché. Je vous rassure, les avantages existants pour les voitures hybrides, dans lesquelles nous croyons beaucoup, seront intégralement conservés.

En conclusion, je veux vous indiquer, mesdames, messieurs les sénateurs, que le budget que je vous présente est nouveau, sous l'autorité d'un ministère neuf et avec les orientations du Grenelle de l'environnement. Nous essayons ainsi de décloisonner des compétences autrefois contradictoires, d'installer le développement durable au cœur de tous les métiers du ministère. Tout est maintenant en place pour passer à l'action.

En mon nom et en celui de Nathalie Kosciusko-Morizet, je veux remercier les différents rapporteurs qui se sont exprimés cet après-midi, les présidents des commissions et l'ensemble des sénateurs. Nous n'avons pu répondre, sauf à prolonger ce débat, à toutes les questions posées. Nous prenons l'engagement de le faire par écrit, surtout pour celles d'entre elles qui concernent des problèmes locaux de réseau de transport.

Mesdames, messieurs les sénateurs, si vous adoptez les crédits de cette mission, vous nous aiderez à poser la première pierre d'un beau chantier, à savoir essayer de réconcilier la croissance et le respect de notre environnement, ce qui n'est pas rien ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à vingt et une heures quarante-cinq.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante-cinq, est reprise à vingt et une heures quarante-cinq.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi de finances pour 2008, adopté par l'Assemblée nationale.

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT  
ET AMÉNAGEMENT DURABLES

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement durable et aménagement durables » figurant à l'état B.

ETAT B

(En euros)

MISSION	AUTORISATIONS d'engagement	CRÉDITS de paiement
<b>Écologie, développement et aménagement durables</b> .....	10 091 917 191	10 047 624 102
Réseau routier national .....	468 279 253	451 605 865
Sécurité routière .....	86 647 903	98 692 587
Transports terrestres et maritimes ....	2 015 541 693	2 015 541 693
Passifs financiers ferroviaires .....	1 327 200 000	1 327 200 000
Sécurité et affaires maritimes .....	130 780 594	134 486 237
Transports aériens .....	97 224 021	79 384 021
<i>Dont titre 2</i> .....	795 000	795 000
Météorologie .....	174 335 532	174 335 532
Aménagement, urbanisme et ingénierie publique .....	62 269 161	62 269 161
Information géographique et cartogra- phique .....	68 465 312	68 465 312
Protection de l'environnement et prévention des risques .....	452 727 634	443 212 634
<i>Dont titre 2</i> .....	32 190 000	32 190 000
Énergie et matières premières .....	897 386 080	896 671 052
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables .....	4 311 060 008	4 295 760 008
<i>Dont titre 2</i> .....	3 803 547 222	3 803 547 222

**M. le président.** L'amendement n° II-130, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Modifier comme suit les crédits des programmes :

(En euros)

PROGRAMMES	AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT		CRÉDITS DE PAIEMENT	
	+	-	+	-
Réseau routier national				
Sécurité routière.....		762 870		762 870
Transports terrestres et maritimes				
Passifs financiers ferroviaires				
Sécurité et affaires maritimes				
Transports aériens				
<i>Dont Titre 2</i>				
Météorologie				

Aménagement, urbanisme et ingénierie publique			
Information géographique et cartographique			
Protection de l'environnement et prévention des risques <i>Dont Titre 2</i>			
Énergie et matières premières			
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables .....		442 950 079	442 950 079
<i>Dont Titre 2</i> .....		440 292 358	440 292 358
TOTAL.....		443 712 949	443 712 949
SOLDE.....		- 443 712 949	- 443 712 949

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.** Le présent amendement vise à tirer les conséquences, sur les crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables », de l'ajustement du droit à compensation des transferts aux régions et aux départements effectué lors de l'examen des articles 13 et 14 en première partie du projet de loi de finances. La correction de la compensation a porté sur les transferts prévus aux articles 18, 19, 82 et 104 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales, et résulte de la prise en compte de personnels supplémentaires ayant opté pour l'intégration ou un détachement dans la fonction publique territoriale.

Comme cela a été annoncé lors du débat à l'Assemblée nationale, ce transfert de personnels supplémentaires, qui se traduit, pour le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, par une déduction supplémentaire de 12 319 équivalents temps plein travaillé, n'avait pu être pris en compte au moment de l'élaboration du projet de loi de finances, compte tenu des délais d'exercice du droit d'option pour les agents concernés.

Conformément à ce qui a été exposé lors du vote de la première partie, il est proposé de gager cet ajustement du droit à compensation par une annulation des crédits sur le programme « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables » de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » correspondant au montant des dépenses de rémunérations, de fonctionnement, d'action sociale et de recrutement de ces personnels pour un montant total de 442 950 079 euros : sur ce montant, 440 292 358 euros sont imputés sur le titre 2, action 22 « Personnels transférés aux collectivités territoriales » ; hors titre 2, les crédits, d'un montant total de 2 657 721 euros, sont imputés à hauteur de 421 129 euros sur l'action 03 « Politique et programma-

tion de l'immobilier et des moyens de fonctionnement », et pour 2 236 592 euros sur l'action 05 « Politique des ressources humaines et formation ».

Par ailleurs, un montant de 762 870 euros est déduit du programme « Sécurité routière », action 04 « Gestion du trafic et information des usagers », au titre de l'ajustement des crédits inscrits en première partie pour le droit à compensation des transferts de compétence relatifs aux routes nationales d'intérêt local.

Une contribution exceptionnelle de 100,9 millions d'euros, au titre des cotisations au compte d'affectation spéciale « Pensions » des personnels civils de l'État est inscrite par un amendement de coordination sur le programme « Régime de retraite des mines, de la SEITA et divers » de la mission « Régime sociaux et de retraite ».

Cette contribution, qui sera versée en début d'année, a pour objet de compenser la perte de recettes au compte d'affectation spéciale « Pensions » liée au transfert des personnels de l'équipement aux collectivités territoriales et d'assurer conformément à l'article 21 de la LOLF l'équilibre du compte d'affectation spéciale « Pensions ».

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** Cet amendement vise, selon ce que la commission des finances a compris, à tirer les conséquences des transferts de personnels aux collectivités territoriales intervenus entre le dépôt du projet de budget dont nous discutons et son débat en première lecture ici, au Sénat.

Il s'agit d'un amendement d'ajustement habituel, sur lequel la commission des finances n'a pas eu à se prononcer ; mais, fort de l'ancienneté qui, hélas ! est la mienne, j'émet un avis de sagesse très positive.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-130.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** L'amendement n° II-112 rectifié, présenté par MM. Bailly, Besse, Doublet, Mortemousque, Vasselle, J. Blanc, Huré, Barraux, Grillot, Deneux, Revet, César, Humbert, Soulage, Beaumont, Leroy et Texier, est ainsi libellé :

Modifier comme suit les crédits des programmes :

(En euros)

PROGRAMMES	AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT		CRÉDITS DE PAIEMENT	
	+	-	+	-
Réseau routier national				
Sécurité routière				
Transports terrestres et maritimes				
Passifs financiers ferroviaires				
Sécurité et affaires maritimes				
Transports aériens				
<i>Dont Titre 2</i>				

Météorologie			
Aménagement, urbanisme et ingénierie publique			
Information géographique et cartographique			
Protection de l'environnement et prévention des risques			
Dont Titre 2.....		3 000 000	3 000 000
Énergie et matières premières			
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables			
Dont Titre 2.....			
TOTAL.....		3 000 000	3 000 000
SOLDE.....		- 3 000 000	- 3 000 000

La parole est à M. Roger Besse.

**M. Roger Besse.** Cet amendement a pour objet de supprimer 3 millions d'euros de crédits.

Le programme n° 181 « Protection de l'environnement et prévention des risques » est structuré autour de quatre priorités, dont la protection et la restauration du vivant sauvage.

À ce titre sont menées des actions en faveur de la restauration des populations d'espèces menacées, telles celles de l'ours, du loup et du lynx.

Or, nous ne pouvons ignorer les graves difficultés que cause la réintroduction de ces prédateurs, notamment au regard des activités d'élevage.

C'est pourquoi le présent amendement vise à réduire les crédits de l'action n° 7, affectés à ces interventions, dans l'attente d'un bilan précis, chiffré et prenant en compte la totalité des enjeux et des intérêts.

Cet amendement a pour objet non pas de restreindre les crédits affectés à l'indemnisation des éleveurs pour les dégâts des grands prédateurs, mais de renforcer le volet prévention et d'encourager le soutien au pastoralisme, qui dépend du ministère de l'agriculture.

Ses rédacteurs ont laissé le soin au Gouvernement, comme le requiert l'application de la LOLF, de veiller à ce que ces nouvelles disponibilités financières – 3 millions d'euros – soient affectées à l'indemnisation des agriculteurs et au soutien au pastoralisme, en insistant sur l'aide souhaitable à la filière ovine, particulièrement touchée par la fièvre catarrhale.

Madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, vous ne pouvez être insensibles à ces arguments très pertinents.

Le coût de la protection des ours, des loups et des lynx s'est élevé à 6,3 millions d'euros en 2006, et plus encore en 2007. Or, à l'heure où l'argent se fait rare, il y a, me semble-t-il, de meilleurs placements à faire.

La filière ovine se désespère et se meurt dans les Alpes et dans les Pyrénées : elle a perdu 20 000 éleveurs en dix ans et un million de brebis ; pour couronner le tout, l'épizootie de fièvre catarrhale sème le désarroi parmi les éleveurs.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** La commission des finances, qui a l'immense honneur de vous compter en son sein, mon cher collègue, ne se prétend pas spécialiste de cette question de l'indemnisation des agriculteurs et du soutien au pastoralisme, qui est cependant d'une très grande importance, comme vous venez de nous l'expliquer.

Elle a interprété cet amendement un peu comme un amendement d'appel, afin d'entendre le Gouvernement sur ce sujet et d'attirer son attention sur les graves difficultés auxquelles sont confrontés les éleveurs.

Les problèmes posés par la réintroduction des grands prédateurs sont plus réels que ne peuvent l'imaginer les chercheurs des laboratoires scientifiques qui vous alimentent en informations, madame la secrétaire d'État, informations dont vous-même, de par votre formation exceptionnelle, êtes friande.

Il n'en demeure pas moins qu'il faut pouvoir justifier cet amendement auprès des populations locales et que, du point de vue des finances publiques, la commission des finances aura beaucoup de difficultés à en recommander l'adoption à la Haute Assemblée.

Cela étant, elle souhaite entendre l'avis du Gouvernement et se rangera à son avis.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Laissez-moi vous convaincre, mesdames, messieurs les sénateurs !

J'ai la chance de n'avoir pas fréquenté seulement les laboratoires, et d'être aussi ingénieur agronome !

Je suis, comme l'ensemble de mes collègues membres du Gouvernement, très sensible aux difficultés de la filière ovine.

Ces difficultés, vous en connaissez toutes les causes. Elles sont loin, malheureusement, d'être dues essentiellement aux prédateurs des grands carnivores, qui ne sont que marginales.

La qualité de nos productions souffre d'un manque de reconnaissance : ainsi, les rayons « boucherie » des supermarchés sont inondés d'agneaux néo-zélandais étiquetés « élevés en plein air », alors que notre agneau des Pyrénées, lui aussi élevé en plein air, est sûrement aussi bon, voire meilleur. Je suis sûre que certains, parmi vous, en sont convaincus !

Par ailleurs, alors que 10 000 ou 20 000 brebis meurent chaque année dans les Pyrénées de maladie ou d'accident, seulement 200 ou 300, au maximum, ont été tuées par un ours.

Vous le voyez, la responsabilité des grands prédateurs dans les difficultés que rencontre la filière ovine n'est donc pas majeure, même si elle n'est pas négligeable.

Il est évidemment très déstabilisant, pour un éleveur, de voir son troupeau décimé par une attaque, et cela doit le plonger dans un grand désarroi.

Je rappelle que les politiques de protection de ces espèces découlent de conventions internationales qui sont les mêmes que celles au titre desquelles nous demandons aux États africains, par exemple, de protéger leurs grands animaux. Nous ne pouvons pas mener une politique cohérente et tenir un discours fort, sur la scène internationale, à l'égard de pays qui sont confrontés à des difficultés autrement plus sévères que les nôtres – la pauvreté, notamment – si nous ne sommes pas nous-même cohérents et si nous ne conduisons pas une politique solide de protection des populations des espèces sauvages, particulièrement des grands prédateurs.

Cela ne veut pas dire qu'une telle politique ne peut pas évoluer.

Au mois de juillet, je suis allée dans les Pyrénées pour évoquer le plan « ours » avec toutes les parties prenantes : élus, éleveurs, chasseurs. J'ai demandé à ce qu'un bilan anticipé soit réalisé. Il est en cours d'élaboration. Cette dernière se déroule de manière très productive, puisque tous les acteurs concernés se sont rendus ensemble dans des pays étrangers qui ont réussi mieux que nous à mettre en place des politiques de protection des ours.

Par ailleurs, la politique en matière de protection des loups est en cours de révision. Le groupe « loups » travaille très activement sur un nouveau plan « loups » aux termes duquel seront certainement libéralisés les tirs de défense en direction de ces animaux. Il s'agit là d'une mesure considérée comme très nécessaire et légitime par les bergers.

Je tenais, par ces illustrations, à vous prouver que cette politique n'est pas figée et que le Gouvernement est très attentif à la réalité du terrain. Il ne limite pas son écoute à ce qui se passe dans les laboratoires !

**M. Alain Lambert**, *rapporteur spécial*. Ce n'était pas une insulte !

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet**, *secrétaire d'État*. Les crédits en question visent à assurer non seulement l'indemnisation des prédatons occasionnées par les grands carnivores, mais aussi le suivi biologique des espèces, qui est capital.

C'est justement grâce au suivi biologique des loups que nous savons que cette population se développe bien. Il n'est donc pas absurde de libéraliser les tirs de défense.

**M. le président**. L'amendement n° II-139 rectifié, présenté par M. Biver et les membres du groupe Union centriste-UDF, est ainsi libellé :

Modifier comme suit les crédits des programmes :

(En euros)

PROGRAMMES	AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT		CRÉDITS DE PAIEMENT	
	+	-	+	-
Réseau routier national .....	10 000 000		10 000 000	
Sécurité routière				
Transports terrestres et maritimes				
Passifs financiers ferroviaires				
Sécurité et affaires maritimes				
Transports aériens				
<i>Dont Titre 2</i>				
Météorologie				
Aménagement, urbanisme et ingénierie publique .....		10 000 000		10 000 000
Information géographique et cartographique				

Ces crédits visent également à assurer des actions d'information et de communication en direction des éleveurs.

S'agissant du loup et du lynx, le soutien aux activités d'élevage confrontées à la prédation est assuré par le ministère de l'agriculture et de la pêche. Il devrait en être de même pour l'ours en 2008.

Les crédits visés dans cet amendement sont ceux qui servent à un suivi efficace des populations.

Ce suivi s'avère véritablement indispensable, y compris dans la perspective des objectifs que vous avez évoqués tout à l'heure. Les crédits servent également à assurer le financement de l'indemnisation des prédatons et les mesures d'information et de communication qui doivent absolument être mises en œuvre auprès des publics concernés, à savoir les éleveurs, les touristes et les élus.

Je suis donc très sensible aux arguments que vous avez développés. Mais, dans le cadre du travail qui est en cours, si nous sommes tout à fait disposés à faire évoluer les politiques engagées sur ce sujet, toute remise en cause de ces crédits serait extrêmement contre-productive.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer cet amendement. À défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable.

**M. le président**. Monsieur Besse, l'amendement n° II-112 rectifié est-il maintenu ?

**M. Roger Besse**. Madame la secrétaire d'État, j'ai écouté avec beaucoup d'attention vos propos. Votre charme, bien sûr, m'a convaincu. (*Sourires.*) Mais votre argumentaire, beaucoup moins ! (*Nouveaux sourires.*)

En l'occurrence, le Gouvernement est resté campé sur ses positions et n'a pas bougé d'un *iota*, même s'il n'a pas exclu d'évoluer quelque peu à l'avenir.

Compte tenu du désarroi qui règne dans les Pyrénées, les Alpes et les autres régions concernées, compte tenu des craintes exprimées par la population et de la supplique des éleveurs, qui se sentent menacés par ces prédateurs, je maintiens, en mon nom et au nom de mes collègues, cet amendement.

**M. le président**. Je mets aux voix l'amendement n° II-112 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Protection de l'environnement et prévention des risques Dont Titre 2				
Énergie et matières premières				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables Dont Titre 2				
TOTAL.....	10 000 000	10 000 000	10 000 000	10 000 000
SOLDE.....	0		0	

La parole est à M. Claude Biwer.

**M. Claude Biwer.** Conformément à ce que j'ai annoncé tout à l'heure, cet amendement a pour objet de revoir certains travaux d'aménagement de voirie, en particulier sur l'A31, et de prévoir les financements indispensables qui en découlent. À cet égard, le renvoi systématique de la gestion des crédits vers l'AFITE, qui, nous le savons, est quelque peu dépourvue de moyens, ne serait pas satisfaisant.

En conséquence, nous proposons d'inscrire un montant de 10 millions d'euros pour financer le doublement de l'A31, montant qui serait prélevé sur les crédits inscrits à l'action « Soutien au programme » du programme « Aménagement, urbanisme et ingénierie publique ».

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** Monsieur Biwer, vous avez souhaité attirer l'attention de la commission des finances et du Gouvernement sur l'importance du doublement de l'A31. Il n'en demeure pas moins que le financement d'une telle opération, comme celui de toute autre infrastructure de ce type, est structurellement assuré par l'AFITE. Il ne relève donc pas des crédits budgétaires inscrits au programme « Réseau routier national ».

C'est pourquoi, la commission souhaite connaître l'avis du Gouvernement sur cet amendement. Si celui-ci, comme nous le craignons, venait à être défavorable, elle solliciterait de votre part le retrait, plutôt que d'avoir à émettre – la mort dans l'âme ! – un avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Monsieur Biwer, l'adoption de votre amendement aurait pour conséquence de réduire de 16 % les moyens d'intervention de l'État au titre du programme « Aménagement, urbanisme et ingénierie publique », dans la mesure où les autres dépenses prévues, qui relèvent du contentieux, sont difficilement compressibles.

Vous le savez, l'essentiel des moyens d'intervention demandés dans le cadre du projet de loi de finances pour 2008 doit permettre à l'État d'accompagner les agences d'urbanisme et d'honorer les engagements pris auprès des collectivités locales dans le cadre des contrats de projet.

Le prélèvement budgétaire proposé paraît donc extrêmement difficile à accepter dans la mesure où cela compromettrait tout de même le partenariat engagé entre l'État et les collectivités locales et, partant, la réalisation de grands projets structurants comme certaines opérations d'intérêt national.

L'avancement des études sur le doublement en Lorraine de l'autoroute A31 que vous évoquez, avec la création éventuelle d'une nouvelle autoroute A32, ne permet pas d'envisager de dépenser 10 millions d'euros en 2008 à ce titre.

En outre, les conclusions du Grenelle de l'environnement conduiront probablement à réexaminer les études préalables en cours, au regard des nouvelles orientations qui seront prises en faveur du développement du réseau routier national.

Pour ces deux raisons, monsieur le sénateur, je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement. À défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable.

**M. le président.** Monsieur Biwer, l'amendement n° II-139 rectifié est-il maintenu ?

**M. Claude Biwer.** Bien évidemment, ce que l'on retire d'un côté empêche de réaliser quelque chose de l'autre côté si on n'y ajoute pas les fonds nécessaires et je ne peux pas inventer de recettes supplémentaires...

De toute façon, je souhaitais attirer l'attention, par cet amendement d'appel, sur un sujet important à mes yeux, qui méritera certainement qu'on y réfléchisse à l'avenir.

Pour le moment, monsieur le président, je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° II-139 rectifié est retiré.

Nous allons procéder au vote des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables » figurant à l'État B.

Je n'ai été saisi d'aucune demande d'explication de vote avant l'expiration du délai limite.

Je mets aux voix ces crédits, modifiés.

(Ces crédits sont adoptés.)

BUDGET ANNEXE :  
CONTRÔLE ET EXPLOITATION AÉRIENS

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » figurant à l'état C.

ÉTAT C

(En euros)

MISSION	AUTORISATIONS d'engagement	CRÉDITS de paiement
<b>Contrôle et exploitation aériens.....</b>	<b>1 782 455 000</b>	<b>1 704 478 000</b>
Soutien aux prestations de l'aviation civile .....	316 192 000	301 781 000
Dont charges de personnel .....	92 888 000	92 888 000
Navigation aérienne .....	1 303 506 000	1 248 769 000
Dont charges de personnel .....	761 280 000	761 280 000
Surveillance et certification .....	84 010 000	82 183 000
Dont charges de personnel .....	69 725 000	69 725 000
Formation aéronautique .....	78 747 000	71 745 000
Dont charges de personnel .....	48 427 000	48 427 000

**M. le président.** Je n'ai été saisi d'aucune demande d'explication de vote avant l'expiration du délai limite.

Je mets aux voix ces crédits.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

COMPTE SPÉCIAL : CONTRÔLE ET SANCTION  
AUTOMATISÉS DES INFRACTIONS AU CODE DE LA ROUTE

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen des crédits du compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » figurant à l'état D.

Modifier comme suit les crédits des programmes :

PROGRAMMES	AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT		CRÉDITS DE PAIEMENT	
	+	-	+	-
Radars .....		10 000 000		10 000 000
Fichier national du permis de conduire				
TOTAL.....		10 000 000		10 000 000
SOLDE.....	- 10 000 000		- 10 000 000	

La parole est à M. Gérard Miquel, rapporteur spécial.

**M. Gérard Miquel, rapporteur spécial.** Il s'agit d'un amendement de coordination ayant pour objet de tirer les conséquences de l'adoption, à l'article 16 du présent projet de loi de finances, avec l'avis favorable du Gouvernement, d'un amendement déposé par la commission des finances, qui visait à minorer de 10 millions d'euros la hausse du montant du produit des amendes des radars automatiques affecté au compte d'affectation spéciale « Contrôle et sanctions automatisés des infractions au code de la route. »

Ce montant passerait ainsi de 140 millions d'euros en 2007 à 194 millions d'euros en 2008, au lieu des 204 millions d'euros prévus. Je précise que cet amendement de coordination a été rectifié afin de minorer la réduction proposée, que la commission des finances avait initialement fixée à 29 millions d'euros.

À titre personnel, au vu de l'examen de la gestion du compte spécial que j'ai effectué en ma qualité de rapporteur spécial, je reste persuadé que les économies susceptibles d'être réalisées sont très supérieures à 10 millions d'euros.

J'ai dû provisoirement renoncer à effectuer un contrôle budgétaire du compte spécial au printemps 2007, faute d'avoir obtenu les réponses aux questionnaires que j'avais adressés. Je reprendrai ce contrôle dès le début de l'année 2008, en souhaitant, madame la secrétaire d'État, pouvoir bénéficier à cette occasion de la collaboration efficace des services concernés et de la transparence que nous sommes en droit d'exiger.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Monsieur le rapporteur spécial, nous partageons votre sentiment sur l'inadéquation évidente entre les recettes prévues à l'heure actuelle pour 2009 en faveur de l'AFITF et les nouveaux besoins, qui sont notamment apparus à la suite du Grenelle de l'environnement.

ÉTAT D

*(En euros)*

MISSION	AUTORISATIONS d'engagement	CRÉDITS de paiement
<b>Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route.....</b>	<b>204 000 000</b>	<b>204 000 000</b>
Radars .....	191 975 000	191 975 000
Fichier national du permis de conduire .....	12 025 000	12 025 000

**M. le président.** L'amendement n° II-33 rectifié, présenté par M. Miquel, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

*(En euros)*

L'adoption de cet amendement augmenterait effectivement de 10 millions d'euros les recettes de l'AFITF, mais elle entraînerait mécaniquement une réduction des crédits destinés au programme d'investissement dans les nouveaux radars, dont dépendent, par ailleurs, les ressources de cette même agence.

Loin d'augmenter les recettes de l'AFITF, l'adoption de cet amendement aurait pour conséquence de les diminuer non seulement en 2008, certes de manière marginale puisque les nouveaux radars ne produisent pas d'effet dès la première année, mais aussi à plus long terme, et ce dans des proportions plus importantes.

Vous avez souligné, monsieur le rapporteur spécial, que cet amendement était le corollaire technique de celui que le Sénat a voté lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 2008. Cela étant, je crains que la mise en œuvre de cette disposition ne produise un effet inverse de celui que vous recherchez.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement est défavorable sur le fond à cet amendement, comme il l'était d'ailleurs à l'amendement déposé en première partie. Toutefois, dès lors que la réduction des recettes du compte d'affectation spéciale a été actée par le Sénat en première partie, il est techniquement difficile, à ce stade, de ne pas mettre en cohérence les deux parties du projet de loi de finances.

Le Gouvernement s'en remet donc à la sagesse du Sénat sur cet amendement.

Je vous précise, monsieur le rapporteur spécial, que la collaboration de nos services vous est bien sûr totalement assurée, afin de vous permettre de reprendre de façon constructive vos activités au début de 2008.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Madame la secrétaire d'État, je voudrais vous interroger à propos du taux de recouvrement des contraventions dressées par le biais des radars, qui, me semble-t-il, est de l'ordre de 50 %.

**M. Gérard Miquel, rapporteur spécial.** À peine !

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Parmi les causes de non-recouvrement, il y a le fait que certains véhicules sont immatriculés hors de France.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** C'est vrai !

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Or il se dit qu'un certain nombre d'automobilistes désireux de rouler au-delà des limites réglementaires font appel à des sociétés de location de voitures dont le siège est situé hors de France. Ils échappent ainsi aux sanctions lorsque les excès de vitesse sont constatés. Voilà l'un des motifs de délocalisation de l'activité de location de voitures !

Madame la secrétaire d'État, si vous instituez demain un système de bonus-malus, il pourrait se faire que certains utilisateurs de voitures de location soient tentés de s'adresser à un loueur domicilié hors du territoire national.

Je souhaite vous interroger sur ce sujet, car je me demande ce qui pourrait être fait en de telles circonstances.

Quant à l'amendement de la commission des finances, je vous remercie d'avoir bien voulu rappeler qu'il s'agit d'un amendement de conséquence, puisque le Sénat en a d'ores et déjà voté la contrepartie lors de l'adoption de l'article d'équilibre.

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

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Monsieur Arthuis, la question que vous soulevez au sujet des contraventions est très juste. Ce phénomène a d'ailleurs semé le trouble dans les services concernés.

Nous sommes en train d'étudier les possibilités, dans la perspective de la présidence française de l'Union européenne, de conclure des conventions ou des accords en vue d'apporter une réponse au problème et de disposer notamment des moyens pour poursuivre les contrevenants.

Par ailleurs, l'éventualité d'un impact du bonus-malus sur ce genre de pratiques a aussi été étudiée. Nous envisageons de modifier par la suite le décret prévu pour prendre justement en compte cette situation.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Ce n'est pas simple !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-33 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Nous allons procéder au vote des crédits du compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » figurant à l'état D.

Je n'ai été saisi d'aucune demande d'explication de vote avant l'expiration du délai limite.

Je mets aux voix ces crédits, modifiés.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** J'appelle en discussion l'article 44 et les amendements portant articles additionnels qui sont rattachés pour leur examen aux crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ».

ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT  
ET AMÉNAGEMENT DURABLES

#### Article 44

I. – Le IV de l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Dans le premier tableau, les nombres : « 4 000 001 » et « 4 000 000 » sont remplacés respectivement par les nombres : « 2 200 001 » et « 2 200 000 » ;

2° Après la première phrase du neuvième alinéa, il est inséré une phrase ainsi rédigée :

« Il contribue, dans une proportion fixée annuellement par arrêté, au financement des matériels de contrôle automatisé aux frontières par identification biométrique installés dans les aéroports. » ;

3° Dans le dernier alinéa, les mots : « de l'aviation civile » sont remplacés par les mots : « » Contrôle et exploitation aériens »« .

II. – Après le IV du même article, il est inséré un IV *bis* ainsi rédigé :

« IV *bis*. – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2008, le tarif par passager de la taxe d'aéroport fait l'objet d'une majoration fixée, dans la limite d'un montant de 1 €, par arrêté conjoint du ministre chargé du budget et du ministre chargé de l'aviation civile. Les limites supérieures des tarifs mentionnés au IV ne prennent pas en compte cette majoration.

« Le produit de cette majoration est affecté aux exploitants des aérodromes de la classe 3 pour le financement des missions mentionnées au IV, ainsi qu'aux exploitants d'aérodromes ne relevant pas des classes d'aérodromes mentionnées au IV.

« Ce produit est réparti entre ces bénéficiaires par l'agent comptable du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », après arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. »

III. – Le premier alinéa du V du même article est ainsi rédigé :

« La taxe et la majoration de celle-ci prévue au IV *bis* sont recouvrées et contrôlées selon les mêmes règles, conditions, garanties et sanctions que celles prévues pour la taxe de l'article 302 *bis* K. »

IV. – Dans le premier alinéa du VI du même article, les mots : « Les dispositions des I à V » sont remplacés par les mots : « Les I à IV et le V ».

V. – Le même article est complété par un VII ainsi rédigé :

« VII. – Le IV *bis* est applicable aux aérodromes appartenant à l'État en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie, à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin, sous réserve des dispositions particulières suivantes :

« – le produit de la majoration est reversé directement aux exploitants de ces aérodromes ;

« – sur un même aérodrome en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, des tarifs différents peuvent être fixés pour les vols intérieurs en fonction de leur destination. »

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° II-23, présenté par M. Collin, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit le deuxième alinéa du texte proposé par le II de cet article pour le IV *bis* de l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts :

« Le produit de cette majoration est affecté aux exploitants des aérodromes de classe 3 ainsi qu'aux exploitants d'aérodromes ne relevant pas des classes des aérodromes mentionnées au IV, pour le financement des missions mentionnées au IV.

La parole est à M. Alain Lambert, rapporteur spécial.

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** Nous sommes cinq rapporteurs qui agissons conjointement et solidairement. C'est donc à la place d'Yvon Collin que je présente cet amendement, au nom de la commission des finances.

Il s'agit d'un amendement rédactionnel, qui vise à préciser que la majoration de la taxe d'aéroport sera uniquement consacrée aux dépenses que finance cette taxe. Au terme de la rédaction actuelle de l'article, il nous semble que la part de majoration affectée aux aéroports pourrait servir à financer des dépenses autres que celles qui sont relatives aux dépenses de sûreté, de sécurité et de péril aviaire, au contrôle environnemental et aux systèmes biométriques.

**M. le président.** L'amendement n° II-92, présenté par M. Le Grand, au nom de la commission des affaires économiques, est ainsi libellé :

Modifier comme suit le troisième alinéa du II de cet article :

1° Après les mots :

la classe 3

insérer les mots :

présentant un intérêt pour l'aménagement du territoire

2° Compléter l'alinéa par les mots :

et présentant un intérêt pour l'aménagement du territoire

La parole est à M. Charles Revet, rapporteur pour avis.

**M. Charles Revet, rapporteur pour avis.** L'article 44 dispose que le produit de la majoration de la taxe d'aéroport, qui s'applique à tous les aérodromes, n'est affecté qu'aux plus petits d'entre eux. Il y a là une forme de péréquation à laquelle nous sommes naturellement sensibles.

Toutefois, on peut s'interroger sur le choix d'en faire bénéficier tous les aérodromes, indépendamment de toute considération liée à l'aménagement du territoire. Certains aérodromes ne devraient-ils pas être soutenus plus que d'autres ?

Cet amendement tend donc à prévoir que l'affectation du produit de la majoration de la taxe d'aéroport prend en compte l'apport en termes d'aménagement du territoire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** La commission des finances souhaite connaître l'avis du Gouvernement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** L'avis du Gouvernement est favorable sur l'amendement n° II-23, qui tend à améliorer la rédaction de l'article.

Il est en revanche défavorable sur l'amendement n° II-92. Nous comprenons, monsieur Revet, votre souhait de conserver à la taxe d'aéroport sa destination initiale. Il appartient cependant aux exploitants d'aéroports de mettre en œuvre les missions de sécurité et de sûreté pour le compte de l'État. L'amendement proposé priverait certains des exploitants concernés des moyens destinés à la mise en œuvre de leur mission.

Je m'engage, en revanche, à ce que la modification de la taxe d'aéroport permette, dans un délai de deux ans, de rembourser à tous les exploitants les dépenses engagées pour la sécurité et la sûreté des passagers.

Je vous demande donc, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer cet amendement.

**M. le président.** Monsieur Revet, l'amendement n° II-92 est-il maintenu ?

**M. Charles Revet, rapporteur pour avis.** Non, monsieur le président, je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° II-92 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° II-23.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** L'amendement n° II-159, présenté par M. Bizet, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le dernier alinéa de l'article L. 229-13 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« Toutefois, il n'est pas procédé à la délivrance des quotas prévue à la deuxième phrase de l'alinéa précédent en remplacement des quotas annulés à l'issue de la période triennale débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2005. »

La parole est à M. Jean Bizet.

**M. Jean Bizet.** L'amendement proposé vise à remplir une obligation communautaire de la France et à éviter une dépense indue potentielle du budget de l'État de l'ordre de 1,2 milliard d'euros.

Les articles L. 229-5 à L. 229-18 du code de l'environnement transposent en droit français la directive 2003/87/CE du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre au sein de la Communauté européenne et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil.

Le deuxième alinéa de l'article L. 229-13 dispose que les quotas d'émission non utilisés lors d'une période d'échange sont annulés et rendus à l'État pour chaque début de période suivante. Le troisième alinéa prévoit cependant que « la même quantité de quotas d'émission valables pour la nouvelle période est simultanément délivrée aux personnes qui étaient détentrices des quotas ainsi annulés ».

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** La commission considère que cet amendement est doublement utile, car il vise, d'une part, à mettre le système français en conformité avec la norme européenne et, d'autre part, à nous prémunir contre une dépense considérable.

Il a cependant semblé à la commission que le dispositif proposé n'avait pas sa place à la fin de l'article 44, qui traite de la taxe d'aéroport. Accepteriez-vous, monsieur le rapporteur pour avis, si le Gouvernement en était d'accord, de rectifier l'amendement afin qu'il tende à l'insertion d'un article additionnel après l'article 44 ?



**M. le président.** Monsieur Bizet, souscrivez-vous à cette demande de rectification ?

**M. Jean Bizet.** Tout à fait, monsieur le président.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° II-159 rectifié, présenté par M. Bizet, et ainsi libellé :

Après l'article 44, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le dernier alinéa de l'article L. 229-13 du code de l'environnement est ainsi rédigé :

« Toutefois, il n'est pas procédé à la délivrance des quotas prévue à la seconde phrase de l'alinéa précédent en remplacement des quotas annulés à l'issue de la période triennale débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2005. »

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Cet amendement reprend une obligation communautaire que les entreprises concernées ont d'ailleurs anticipée : la tonne de CO<sub>2</sub> valait, en effet, quelques centimes d'euros dans la période 2005-2007 alors qu'elle sera supérieure à 20 euros dans la période 2008-2012.

Si les dispositions actuelles devaient perdurer, l'État pourrait se trouver dans l'obligation d'acheter des quotas sur le marché pour un montant de 1,2 milliard d'euros.

L'avis du Gouvernement est donc très favorable.

**M. le président.** Cet amendement portant désormais article additionnel après l'article 44, son vote est réservé jusqu'après le vote de l'article.

Je mets aux voix l'article 44, modifié.

*(L'article 44 est adopté.)*

#### Articles additionnels après l'article 44

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 159 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi de finances, après l'article 44.

L'amendement n° II-24, présenté par Mme Keller, au nom de la commission des finances, est ainsi libellé :

Après l'article 44, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans la première phrase du deuxième alinéa du II l'article L. 561-3 du code de l'environnement, le taux : « 4 % » est remplacé par le taux : « 12 % ».

La parole est à Mme Fabienne Keller, rapporteur spécial.

**Mme Fabienne Keller, rapporteur spécial.** L'article L. 563-1 du code de l'environnement dispose que le fonds Barnier finance, dans la limite de ses ressources, un certain nombre d'opérations liées à la prévention des risques naturels majeurs.

Le fonds Barnier est alimenté par une fraction du produit des primes et cotisations additionnelles relatives à la garantie contre le risque de catastrophes naturelles. Cette fraction est fixée par arrêté des ministres chargés de l'écologie et des finances et elle est aujourd'hui de 4 %, soit le maximum autorisé par la loi. Les 96 % restants du produit des primes et cotisations additionnelles, soit environ 1,3 milliard

d'euros annuels, sont destinés à l'indemnisation des catastrophes naturelles. Ce prélèvement procure au fonds Barnier 52 millions d'euros de recettes annuelles environ.

La liste des opérations financées par ce fonds s'est considérablement allongée depuis sa création en 1995. Sur la période 2008-2012, les dépenses de ce fonds devraient osciller entre 100 millions et 170 millions d'euros, ce qui remet en cause notre politique de prévention des risques naturels : inondations, glissements de terrain, etc.

Dans ces conditions, je propose, au nom de la commission, de procéder à une mise en cohérence en portant de 4 % à 12 % le maximum de la fraction des primes et cotisations additionnelles attribuée au fonds Barnier, augmentation qui permettrait de porter à 150 millions d'euros les recettes du fonds et assurerait son équilibre financier.

Je précise que cet amendement, qui ne concerne que le plafond légal, ne produira d'effet que si un arrêté interministériel vient le compléter en modifiant effectivement le prélèvement au profit du fonds Barnier.

Mme Bricq a exprimé des inquiétudes sur le financement de l'indemnisation des catastrophes naturelles, en particulier de la sécheresse de 2003.

Je profite de l'occasion qui m'est offerte pour demander au Gouvernement de nous apporter des réponses concernant la gestion de l'indemnisation, quatre ans plus tard, des sinistrés de la sécheresse de 2003, et la réforme tant attendue du régime des catastrophes naturelles.

**M. le président.** Le sous-amendement n° II-206, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Dans le second alinéa de l'amendement n° II-24, remplacer le taux :

12 %

par le taux :

8 %

La parole est à Mme la secrétaire d'État, pour présenter ce sous-amendement et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement.

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Nous adhérons aux objectifs excellemment présentés par Mmes Keller, Didier et Bricq.

Il est indispensable d'assurer une parfaite cohérence entre les actions de prévention et d'indemnisation. Dans ces conditions, la question de l'augmentation des ressources du fonds Barnier et celle de la réforme du régime des catastrophes naturelles devraient être indissociables.

Dans l'attente d'une telle réforme et afin de ne pas compromettre les interventions du fonds dans l'intervalle, je vous propose d'adopter une mesure conservatoire tendant à faire passer le taux de prélèvement en faveur de ce fonds de 4 % à 8 % et non pas à 12 %.

S'agissant des préoccupations légitimes qui ont été exprimées, je précise que les assureurs peuvent absorber, dans leurs marges, l'augmentation du taux de prélèvement. Celui-ci ne sera donc pas nécessairement répercuté sur les primes. D'ailleurs, lorsque ce taux était passé de 2 % à 4 %, les primes d'assurance n'avaient pas augmenté.

L'amendement tend, en outre, à prélever 50 millions d'euros sur le fonds de catastrophes naturelles, qui doit être réformé. Les crédits de ce fonds s'élèvent à 1 milliard d'euros. Il n'y a donc pas de déséquilibre majeur.

Avec ce sous-amendement, nous proposons, en quelque sorte, une solution intermédiaire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** Il s'agit effectivement d'une solution intermédiaire acceptable, qui permettrait de ne pas compromettre les interventions du fonds Barnier dans l'attente d'une réforme globale du régime d'indemnisation des catastrophes naturelles.

L'avis de la commission est donc favorable.

**M. le président.** La parole est à Mme Nicole Bricq, pour explication de vote.

**Mme Nicole Bricq.** Lors de la discussion de la proposition de loi sur les conséquences de la sécheresse, j'avais posé au gouvernement, avec mes collègues MM. Biwer, Reiner et Sueur, une question portant sur l'étude géotechnique des sols, dont nous souhaitons la mise en place. M. Hortefeux, alors ministre délégué aux collectivités territoriales, nous avait à l'époque assuré que le bureau de recherches géologiques et minières, le BRGM, pourrait financer des études cartographiques destinées à fournir une analyse exacte des sols. Ces travaux devaient permettre de dégager des critères objectifs d'une commune à l'autre en cas de risque avéré de catastrophe naturelle.

Ces études auraient été particulièrement utiles dans les départements de la Seine-et-Marne, que M. Houel connaît bien, de l'Essonne, dont vous êtes l'élue, madame la secrétaire d'État, mais aussi de la Meuse et de quelques autres qui ont été fortement touchés par des catastrophes naturelles.

Ce problème a donc été soulevé voilà deux ans et demi, en 2005. Or j'ai appris que cette cartographie, qui permettrait de connaître exactement la nature des risques en détectant les types de sols – certains sols très typés peuvent ainsi engendrer des risques de sécheresse – n'était toujours pas réalisée, alors que 6,5 millions d'euros sont prélevés chaque année sur le fonds.

**M. le président.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

**Mme Évelyne Didier.** Le fonds Barnier est très utile et je m'étais exprimée en faveur de cette mesure. Mais je déplore l'assèchement des fonds attribués au programme 122 « Concours spécifiques aux collectivités territoriales ». On a l'impression d'un mouvement de balancier : on prend d'une main ce que l'on redonne de l'autre.

Tous les ans se produisent des catastrophes naturelles comme, cette année, en Martinique, et je ne crois pas que cette situation soit susceptible de s'améliorer. Il est dommage, dans ces conditions, que les ressources de ce fonds, qui permettaient de venir en aide aux collectivités territoriales, soient asséchées.

**M. le président.** La parole est à M. Claude Biwer, pour explication de vote.

**M. Claude Biwer.** Je souhaite confirmer les propos de Mmes Bricq et Didier. Nous avons effectivement « planché », il y a deux ans et demi, sur la question de la cartographie et le Sénat avait accepté notre proposition. À l'époque de ce débat, 41 départements étaient déjà cartographiés. Cette question devait donc être réglée. Ensuite, on n'en a plus entendu parler, et la transmission de cette proposition à l'Assemblée nationale n'a jamais eu lieu.

Vous me permettez de vous faire part de mon étonnement !

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des finances.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Madame le secrétaire d'État, conformément à la philosophie de l'écologie, je voudrais vous suggérer de faire une économie, en l'occurrence celle d'un vote (*Sourires*), en renonçant à votre sous-amendement pour permettre à la commission des finances de rectifier son amendement en substituant le taux de 8 % à celui de 12 %.

**M. le président.** Madame la secrétaire d'État, acceptez-vous de retirer votre sous-amendement ?

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** J'accepterai volontiers de le faire après avoir apporté quelques éléments d'information.

S'agissant d'abord du risque de catastrophes naturelles, j'ai moi-même pu constater localement que le problème du non-recouvrement entre les cartes des communes, les cartes géologiques et les cartes météorologiques avait posé des problèmes considérables, absolument incompréhensibles pour nos concitoyens, en 2003.

Cela étant dit, les ressources dont nous discutons sont bien de nouvelles ressources : il s'agit de porter le fonds « Barnier » à 100 millions d'euros en 2008, c'est-à-dire à la même hauteur qu'en 2007, pour maintenir son niveau d'intervention.

S'agissant ensuite du programme d'étude du BRGM, je précise, en réponse notamment à M. Biwer, qu'il est bien engagé. En 2006, plus de 50 % des départements étaient cartographiés et nous veillerons à ce que les cartographies fassent l'objet d'une communication adéquate et, bien sûr, à ce que les 50 % de départements restants soient à leur tour cartographiés.

**M. le président.** Le sous-amendement n° II-206 est retiré et je suis saisi d'un amendement n° II-24 rectifié, présenté par Mme Keller, au nom de la commission des finances, qui est ainsi libellé :

Après l'article 44, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À la fin de la première phrase du deuxième alinéa du II l'article L. 561-3 du code de l'environnement, le taux : « 4 % » est remplacé par le taux : « 8 % ».

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi de finances, après l'article 44.

L'amendement n° II-160, présenté par Mme Keller, est ainsi libellé :

Après l'article 44, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 541-10-1 du code de l'environnement, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. L... – À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009, toute personne privée qui produit ou distribue des produits agro-alimentaires est tenue de participer à l'utilisation des composts aux normes en vigueur issus des déchets organiques à proportion des quantités de produits qu'ils ont mis sur marché. Un décret définit les conditions de cette participation et en particulier les conditions d'application aux produits importés ainsi que les possi-

bilités d'exonération des petits producteurs et distributeurs.

« Cette responsabilité élargie du producteur en nature est assurée soit individuellement soit par le biais d'un éco-organisme. Toute discrimination des composts dans les chartes de qualité des produits alimentaires est désormais proscrite. »

La parole est à Mme Fabienne Keller.

**Mme Fabienne Keller.** Avec cet amendement, nous commençons la discussion d'une série d'amendements, dont les premiers signataires sont M. Braye ou moi-même à titre personnel, qui portent sur la problématique du développement des filières de tri et de recyclage, et peut-être aurait-il été plus logique, monsieur le président, que soient d'abord présentés les amendements de M. Braye, en particulier l'amendement n° II-152 rectifié, qui vise à généraliser le principe de la responsabilité élargie du producteur pour tous les produits de grande consommation.

En tout état de cause, nous examinerons successivement au travers de ces amendements plusieurs pistes de création ou de développement de filières nouvelles : les déchets organiques tout d'abord, puis les déchets dangereux des ménages, les déchets d'activité de soins et les meubles.

La question des déchets a fait partie des dossiers sensibles du Grenelle de l'environnement. Un intergroupe *ad hoc* a été constitué mais, malgré le délai supplémentaire qui lui a été conféré pour trouver un consensus, il semblerait que l'accord soit toujours difficile à trouver.

Permettez-moi, puisque c'est l'objet de l'amendement que je présente, de souligner l'intérêt de la création d'une filière « compost », laquelle figure parmi les objectifs prioritaires fixés par l'intergroupe « déchets ».

La valorisation organique est encore aujourd'hui le parent pauvre de la gestion des déchets, alors que de 30 % à 50 % de nos déchets sont compostables ou méthanisables et que nos sols agricoles sont en carence de matière organique.

Par ailleurs, comme nous l'avons nous-mêmes fait à Strasbourg, la majeure partie des pays européens a largement développé cette filière. De l'autre côté du Rhin, à Fribourg, elle est développée de manière particulièrement remarquable, avec du compostage tant collectif qu'individuel et sous des formes extrêmement variées et très efficaces.

Plus généralement, madame la secrétaire d'État, comment les enjeux centraux du traitement des déchets vont-ils être appréhendés afin de limiter leur impact sur l'environnement, étant précisé que des réponses rassurantes et structurantes à cette question ne manqueraient pas de m'encourager à retirer l'amendement ?

**M. le président.** J'appelle donc en discussion les amendements n°s II-152 rectifié, II-153 rectifié, II-154 rectifié et II-155 rectifié.

L'amendement n° II-152 rectifié, présenté par MM. Braye et Béteille, Mme Bout, MM. Hérisson, Beaumont, Revet et Vasselle, Mme Keller, MM. P. André, Dubois, Deneux et Soulage et Mme Desmarescaux, est ainsi libellé :

Après l'article 44, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 541-10-3 du code de l'environnement, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. L.... – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, toute personne privée physique ou morale qui produit, importe ou distribue des produits de grande consom-

mation mis sur le marché intérieur, prend en charge la collecte, le traitement et l'élimination des déchets qui en résultent, soit en mettant en place une filière de collecte spécifique, soit en assurant la prise en charge du coût de collecte, de valorisation et d'élimination de ces déchets réalisées par les collectivités locales.

« La personne visée au premier alinéa qui ne s'acquitte pas de cette prise en charge est soumise à la taxe prévue à l'article 266 *sexies* du code des douanes.

« Les modalités d'application du présent article et la liste des produits visés au premier alinéa sont définies par décret. »

L'amendement n° II-153 rectifié, présenté par MM. Braye et Béteille, Mme Bout, MM. Hérisson, Beaumont, Revet et Vasselle, Mme Keller, MM. P. André, Dubois, Deneux, Soulage et Détraigne et Mme Desmarescaux, est ainsi libellé :

Après l'article 44, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 541-10-3 du code de l'environnement, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. L.... – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, toute personne privée physique ou morale qui fabrique, importe ou introduit sur le marché des peintures, vernis, solvants, détergents, huiles de vidanges, pesticides, herbicides, fongicides et autres produits chimiques pouvant représenter un risque significatif pour la santé et l'environnement est tenue de prendre en charge techniquement et financièrement la collecte et l'élimination desdits produits en fin de vie.

« La personne visée au premier alinéa qui ne s'acquitte pas de cette prise en charge est soumise à la taxe prévue à l'article 266 *sexies* du code des douanes.

« Les modalités d'application du présent article sont définies par décret. »

L'amendement n° II-154 rectifié, présenté par MM. Braye et Béteille, Mme Bout, MM. Hérisson, Beaumont, Revet et Vasselle, Mme Keller, MM. P. André, Dubois, Deneux, Soulage et Détraigne et Mmes Dini et Desmarescaux, est ainsi libellé :

Après l'article 44, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 541-10-3 du code de l'environnement, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. L.... – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, toute personne privée physique ou morale qui fabrique, importe ou introduit sur le marché des produits à usage thérapeutique destinés aux activités de diagnostic, de suivi et de traitement préventif, curatif ou palliatif dans les domaines de la médecine humaine et vétérinaire générant des déchets d'activités de soins professionnels ou d'usagers en automédication, est tenue de prendre en charge techniquement et financièrement la collecte sélective auprès des professionnels de santé et l'élimination desdits déchets d'activité de soin.

« La personne visée au premier alinéa qui ne s'acquitte pas de cette prise en charge est soumise à la taxe prévue à l'article 266 *sexies* du code des douanes.

« Les modalités d'application du présent article sont définies par décret. »

L'amendement n° II-155 rectifié, présenté par MM. Braye et Béteille, Mme Bout, MM. Hérisson, Beaumont, Revet et Vassel, Mme Keller, MM. P. André, Dubois, Deneux, Soulage et Détraigne et Mme Desmarescaux, est ainsi libellé :

Après l'article 44, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 541-10-3 du code de l'environnement, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. L... – À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, toute personne privée physique ou morale qui fabrique, importe ou introduit sur le marché des éléments d'ameublement assure le financement de la collecte, du tri, de la revalorisation et de l'élimination desdits produits en fin de vie, sous la forme d'un soutien aux collectivités territoriales compétentes.

« La personne visée au premier alinéa qui ne s'acquitte pas cette obligation est soumise à la taxe prévue à l'article 266 *sexies* du code des douanes.

« Les modalités d'application du présent article sont définies par décret. »

La parole est à M. Dominique Braye, pour présenter ces quatre amendements.

**M. Dominique Braye.** Mme Keller vient de rappeler que la question des déchets a été considérée à ce point primordiale dans le cadre du Grenelle de l'environnement que le Gouvernement a accepté de donner un délai supplémentaire à l'intergroupe « déchets », dont j'ai l'honneur de faire partie, pour rendre ses conclusions.

Même si les déchets ménagers ne représentent que 6 % de l'ensemble des déchets, ils constituent un problème particulièrement important mais aussi particulièrement sensible, d'une part, parce qu'il doit être réglé au quotidien par les élus locaux et, d'autre part, parce qu'il touche directement « au portefeuille » nos concitoyens tous les ans lorsqu'ils acquittent leurs impôts locaux.

Nous sommes tous d'accord pour reconnaître que le xx<sup>e</sup> siècle a été le siècle des trois « s », la surproduction, la surexploitation et la surconsommation et que le xxi<sup>e</sup> siècle doit être celui des trois « r », la réduction, la réutilisation et le recyclage.

Cela fait plaisir à dire, mais, comme toujours, la question est de savoir comment faire ! Moi qui fréquentais les colloques sur les déchets bien avant d'avoir les cheveux blancs, j'ai entendu au sein de l'intergroupe des propositions qui étaient déjà formulées voilà quinze ans mais sur lesquelles il n'y a jamais eu la moindre avancée.

On ne va pas y revenir, la taxe actuelle est totalement injuste. Le système de la redevance serait – je dis bien « serait » – un peu plus juste, mais il semble que les expériences en la matière qui ont été conduites dans l'Est sont à ce point intéressantes... qu'elles n'ont été reproduites nulle part, et cela pour des raisons que nous connaissons tous.

Il serait d'ailleurs instructif de savoir quelles sont les répercussions sur les collectivités voisines et sur l'environnement de la mise en place d'un système au demeurant, je le dis, très onéreux. Or la maîtrise des coûts est un des objectifs prioritaires du Gouvernement et de tous ceux qui s'occupent de la gestion des déchets.

Alors, « r » comme réduction ! Tout le monde en est d'accord, il faut réduire les déchets à la source : le déchet le moins cher et le plus facile à traiter est celui que l'on ne

produit pas, nous le disons depuis vingt ans, ce qui n'a pas empêché qu'entre 1997 et 1998 nous ayons passé la barre du kilogramme quotidien de déchets par habitant sans que personne ne s'en émeuve, alors que beaucoup étaient persuadés qu'il s'agissait d'une barre psychologique dont le dépassement nous pousserait aussitôt à faire machine arrière !

Il n'en reste pas moins que le prix du traitement devrait être fonction des produits, si nous voulons un système à la fois plus efficace et plus juste, ce qui passe par la responsabilité élargie du producteur.

Actuellement, le traitement des déchets est financé à hauteur de 85 % par le contribuable. Est-ce juste ? Manifestement, non !

Le traitement des déchets devrait être payé par ceux qui en ont « profité », c'est-à-dire par les consommateurs. Est-ce possible ? Oui, c'est possible en introduisant, enfin, la responsabilité élargie du producteur, ce qui signifie que le consommateur paie, au moment où il achète un produit, le coût du traitement de ce produit en fin de vie.

Je reconnais que c'est un système qui, en France, a déjà été mis en place dans plusieurs domaines : chacun connaît Éco-emballage, et Gérard Miquel peut-être mieux que quiconque, mais force est de constater que ce n'est qu'une avancée partielle dans le sens de cette logique, car, comme toujours dans notre pays, on commence, mais on ne va pas au bout ! On le constate d'ailleurs une fois de plus, et nous en reparlerons tout à l'heure, madame la secrétaire d'État, avec le nouveau décret sur les DASRI, les déchets d'activités de soins à risques infectieux : là encore, on commence à prendre le chemin et on se demande bien pourquoi on ne va pas jusqu'au bout...

Tous ces amendements visent donc à mettre en place la responsabilité élargie du producteur, dans le but d'instituer un système juste qui responsabilise le citoyen.

Du même coup, nous aurons atteint nos autres objectifs, puisque tous les producteurs s'efforceront de limiter les déchets à la source, les emballages notamment, et que cela favorisera aussi la valorisation matière.

Il y a en effet plusieurs façons d'éliminer les déchets, et nous savons tous, madame la secrétaire d'État, que la valorisation matière en est une, mais elle exige des opérations en amont, comme l'éco-conception ou l'éco-construction, elles aussi bien insuffisantes dans notre pays, ce qui explique notre retard pour la valorisation matière.

Reste l'autre type de valorisation, décriée, et je me demande bien pourquoi, par tout le monde. Je veux parler de la valorisation énergétique et, plus particulièrement, de l'incinération.

Oui, j'ose employer ce gros mot, mais quel crime y a-t-il, mes chers collègues, à utiliser, à l'instar des autres pays européens, les déchets comme combustibles pour fournir de l'énergie, pour peu, naturellement, que les incinérateurs ne produisent pas plus de polluants que les centres de production thermique, lesquels n'utilisent d'ailleurs pas toujours du fioul à basse teneur en soufre ? Abandonnons donc l'idéologie pour le pragmatisme !

La plupart des pays européens considèrent que la partie des déchets qui ne peut pas être valorisée matière doit être valorisée autrement et, pour l'heure, la seule façon de faire autrement passe par la valorisation énergétique.

Tel est l'esprit de ces amendements.

L'amendement n° II-152 rectifié vise les produits de grande consommation effectivement mis sur le marché.

L'amendement n° II-153 rectifié vise les déchets dangereux, et vous reconnaîtrez, madame la secrétaire d'État, que la collecte de ces déchets est une priorité, puisque, même s'ils sont très peu importants en quantité, ils sont excessivement importants en termes de pollution. Il faut donc se fonder non pas sur les tonnages, mais sur les conséquences sur l'environnement.

L'amendement n° II-154 rectifié vise les DASRI, qui peuvent blesser les personnels chargés de la collecte ou du tri, problème auquel tous les maires sont confrontés, et cela d'autant plus que l'automédication à domicile augmente. Bien sûr, il y a les malades – des diabétiques, par exemple, nombreux dans notre pays, et qui utilisent plusieurs seringues chaque jour – qui ont le sens civique et qui, au fil des ans, ont entassé dans leur garage trois tonnes de déchets, mais la plupart de nos concitoyens ignorent les risques liés à ce type de déchets, qu'il faut bien éliminer. Or, rien n'est prévu !

Il y a bien un projet de décret, mais il me semble, madame la secrétaire d'État, qu'il prévoit seulement la fourniture d'un petit contenant gratuit aux personnes en automédication, qui devront ensuite le déposer à une borne. Or le contenant ne vaut rien ; c'est le traitement qui est coûteux, et, une fois encore, on le met à la charge du contribuable. Quand bien même on pourrait discourir sur la solidarité à l'égard de tous ceux qui sont automédication, c'est totalement injuste et, là encore, il faut aller au bout du système.

Enfin, l'amendement n° II-155 rectifié vise les déchets encombrants.

Madame la secrétaire d'État, comme celui de Fabienne Keller, tous ces amendements sont donc extrêmement importants puisqu'ils contribueraient à résoudre enfin le problème des déchets.

Je terminerai en vous demandant si, comme l'a annoncé le Premier ministre dans son discours de clôture, le 22 novembre dernier, au congrès des maires, il y aura une loi spécifique aux déchets : nous savons bien que, dans notre pays, pour avancer, il nous faut un cadre et des objectifs, comme le prouve d'ailleurs le fait qu'il y ait eu si peu d'avancées depuis la loi de 1992...

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** Devant des spécialistes comme Fabienne Keller et Dominique Braye, j'avoue que la commission des finances est prise de timidité, d'autant qu'il s'agit d'un sujet d'une importance considérable.

Avec l'extension du principe de la responsabilité élargie, nous sommes en effet au cœur d'un sujet politique, au sens grec du terme.

Qui va payer les coûts ? Le producteur, le consommateur, la collectivité, l'usager ou le contribuable ? Ces sujets sont au cœur de notre démocratie, et nous ferions bien de les aborder de manière plus approfondie, lors de séances appropriées, plutôt qu'à l'occasion de discussions générales, ce qui ne nous permet de les examiner que de façon globale.

De toute façon, la commission des finances traitera de nouveau de ces sujets à l'occasion de la présentation, par le rapporteur général, d'un amendement concernant plus spécifiquement le papier.

Pour l'instant, comme les sujets abordés par Dominique Braye et Fabienne Keller ont fait l'objet d'examen dans le cadre du Grenelle de l'environnement, la commission des finances propose aux auteurs des amendements, après que nous aurons entendu le Gouvernement, d'en tirer les conséquences, sachant que le débat n'est pas clos ce soir.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Le Gouvernement adhère aux objectifs visés par les amendements en discussion, qui sont le résultat d'un travail approfondi, d'un travail d'expert, réalisé à la fois par Mme Keller et M. Braye.

Vous soulevez avec raison, madame, monsieur le sénateur, de graves questions sur le système actuel de gestion des déchets.

Il y a un problème de justice lié à la répartition des coûts, mais aussi un problème d'efficacité puisque, manifestement, nous n'avons pas réussi à réduire le volume de déchets par habitants et par an, même s'il semble s'être stabilisé au cours des deux dernières années.

Le Grenelle de l'environnement est actuellement en cours de déroulement. C'est un processus ouvert qui est fondé sur la confiance entre les différents acteurs, confiance qui repose sur l'engagement du Président de la République et du Gouvernement de ne pas prendre de décision majeure sur les sujets abordés pendant le déroulement du processus lui-même.

Les propositions qui ont été faites par l'intergroupe déchets à la fin du mois d'octobre n'ont pas été jugées satisfaisantes par les acteurs eux-mêmes, l'intergroupe n'ayant pu se réunir que deux fois pour des raisons techniques. Les participants ont demandé à poursuivre leurs travaux et doivent rendre leurs conclusions le 19 décembre prochain.

Autour de la table du Grenelle de l'environnement, il est actuellement discuté de la généralisation de la responsabilité élargie du producteur et de la part incitative dans la taxe d'enlèvement des ordures ménagères qui pourrait lui être imposée. Ces travaux aboutiront peut-être à un titre « Déchets » dans une loi spécifique. Il serait donc inopportun de prendre une décision aujourd'hui et d'interrompre le travail de fond.

Je suis donc défavorable aux cinq amendements.

**M. le président.** Madame Keller, l'amendement n° II-160 est-il maintenu ?

**Mme Fabienne Keller.** Monsieur le président, nous avons entendu Mme la secrétaire d'État, qui annonce que des propositions concrètes seront faites au printemps, lors de la présentation de la loi sur l'environnement.

Par ailleurs, je comprends la volonté de Mme la secrétaire d'État de respecter les travaux du Grenelle de l'environnement.

Il n'empêche que nous sommes soucieux de nous assurer que des actions concrètes seront menées dans le domaine des déchets, dont les volumes demeurent inquiétants.

Cela dit, en attendant, je retire l'amendement n° II-160.

**M. le président.** L'amendement n° II-160 est retiré.

Monsieur Bray, les amendements n° II-152 rectifié, II-153 rectifié, II-154 rectifié et II-155 rectifié sont-ils maintenus ?

**M. Dominique Braye.** Je partage l'avis de Mme la secrétaire d'État. Participant aux travaux du Grenelle de l'environnement, au titre des collectivités locales et de l'Assemblée des communautés de France, il me paraîtrait inconvénient de prendre des décisions avant que le groupe interdéchets ait rendu ses conclusions. Vous aurez bien compris, mes chers collègues, que ces amendements étaient des amendements d'appel. Il me semblait important de les présenter, ne serait-ce que pour exprimer la position du groupe interdéchets du Sénat.

Par ailleurs, il était important que les acteurs du Grenelle de l'environnement comprennent que leurs conclusions ne pourront être concrétisées que par un travail parlementaire. La voix du Parlement devait donc s'exprimer de la façon dont Fabienne Keller et moi-même l'avons fait.

Je retire donc mes amendements, monsieur le président.

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> II – 152 rectifié, II – 153 rectifié, II – 154 rectifié et II – 155 rectifié sont retirés.

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

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** Cette série d'amendements répond à une vraie nécessité. Cependant, je me demande, madame la secrétaire d'État, si, pour atteindre leur pleine efficacité, ces dispositifs ne devraient pas avoir une dimension européenne.

S'agissant des prélèvements sur les emballages, sur les produits à l'importation, je pense que la fiscalité écologique n'atteindra sa pleine efficacité que si les dispositifs sont communautarisés. Dans le cas contraire, certains opérateurs, pour échapper aux contraintes françaises, seront tentés d'opérer depuis des pays voisins.

C'est un sujet de première importance, que la France pourra faire avancer lorsqu'elle assurera la présidence de l'Union européenne.

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

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Un travail est en cours au sein de l'Union européenne sur l'évaluation du cycle de vie des différents produits, qui pourrait devenir le fondement d'une fiscalité appropriée.

Nous pourrions en effet faire progresser ces idées lors de la présidence française de l'Union européenne ; je vous remercie de votre suggestion, monsieur le président de la commission.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> II-114, présenté par Mme Keller, est ainsi libellé :

Après l'article 44, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un article ainsi rédigé :

« Art. L... – Les syndicats mixtes composés exclusivement ou conjointement de communes, de départements ou d'établissements publics de coopération intercommunale peuvent également instituer, dans les conditions prévues à l'article L. 2333-64, le versement destiné au financement des transports en commun, lorsqu'ils sont compétents pour l'organisation des transports urbains ».

La parole est à Mme Fabienne Keller.

**Mme Fabienne Keller.** Les communautés urbaines et les établissements publics de coopération intercommunale sont habilités à percevoir le versement transport. Cette ressource

servant à financer les transports en commun est assise sur une base plus large que la taxe professionnelle, puisqu'elle intègre la masse salariale.

Les syndicats mixtes sont exclus de cette possibilité. Or certaines villes comme Lyon, Toulouse, Besançon ou Clermont-Ferrand se sont dotées, pour des raisons techniques, d'organisation ou de tradition, de syndicats mixtes. Il s'agit donc de mettre le texte en conformité avec la pratique.

On peut citer le cas du syndicat mixte de Valenciennes, qui est actuellement en contentieux avec plusieurs entreprises du secteur automobile à l'occasion de l'augmentation du taux du versement transport liée à la mise en place du tramway.

Cet amendement vise à mettre fin à une situation délicate pour un certain nombre d'autorités organisatrices de transport, sachant que la forme juridique qui permet à l'autorité de s'organiser pour assurer le financement de son transport importe peu.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Le Gouvernement est favorable à cet amendement mettant fin à une ambiguïté qui est source d'insécurité juridique.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

Je suis désolé, monsieur le rapporteur spécial, j'aurais dû vous consulter avant le Gouvernement.

**M. Alain Lambert, rapporteur spécial.** La commission avait l'intention de demander l'avis du Gouvernement, vous avez donc fait gagner du temps au Sénat, monsieur le président. (*Sourires.*)

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Miquel, pour explication de vote.

**M. Gérard Miquel.** J'avais demandé la parole pour reprendre deux amendements de M. Braye, mais vous ne m'avez pas vu, monsieur le président ; maintenant, il est trop tard.

**M. le président.** Veuillez m'en excuser, mon cher collègue.

La parole est à M. Dominique Braye, pour explication de vote sur l'amendement n<sup>o</sup> II-114.

**M. Dominique Braye.** Je voterai cet amendement.

Au demeurant, siégeant au sein de l'Assemblée des communautés de France, qui travaille en étroite collaboration avec l'Assemblée des communautés urbaines de France, je crois que, en dépit des dispositions que nous pouvons prendre en faveur des syndicats mixtes, nous ne devons pas oublier que la carte de l'intercommunalité doit être terminée et que la rationalisation des périmètres doit être engagée afin de faire disparaître les syndicats mixtes. Cela permettra de mettre en place des services publics fournissant le meilleur service au moindre prix.

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

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** C'est également ainsi que le Gouvernement l'entend, monsieur Braye.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Lambert, pour explication de vote.

**M. Alain Lambert.** Je partage avec Dominique Braye une longue et constante pratique de l'intercommunalité.

Nous devons être raisonnables s'agissant des catégories de groupements habilitées à lever ce type de taxes ou de redevances. Dès lors que les syndicats mixtes auront levé des ressources, nous ne pourrions plus en réduire le nombre.

Nous sommes habités par une sorte de schizophrénie, car, en même temps que nous demandons la suppression, en tout cas la réduction massive, du nombre de syndicats mixtes, nous nous apprêtons à donner à ces mêmes syndicats mixtes la possibilité de lever des ressources. Je tiens à dire que cette possibilité ne peut être accordée qu'à titre transitoire.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II – 114.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi de finances, après l'article 44.

Nous avons achevé l'examen des crédits de la mission « Écologie, développement et aménagement durables ».

### Politique des territoires

**M. le président.** Le Sénat va examiner les crédits de la mission « Politique des territoires ».

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Roger Besse, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'État, mes chers collègues, la mission « Politique des territoires » est réduite à deux programmes pour 2008, au lieu de cinq en 2007. C'est désormais l'une des plus petites missions budgétaires par le volume de ses crédits.

Cette mission interministérielle a été recentrée sur l'aménagement du territoire, ce qui devrait lui permettre de trouver un peu plus de cohérence que jusqu'à présent. Néanmoins, elle ne doit représenter que le dixième environ de l'effort budgétaire global en faveur de l'aménagement du territoire, effort qui s'élèvera en 2008 à 3,8 milliards d'euros en crédits de paiement.

Le programme « Aménagement du territoire » représente 90 % des crédits de la mission, avec 283 millions d'euros en autorisations d'engagement et 373 millions d'euros en crédits de paiement à l'issue du vote de l'Assemblée nationale.

On constate ainsi que le niveau des crédits de paiement est significativement plus élevé, de près d'un tiers, que celui des autorisations d'engagement.

Il faut se féliciter de cette orientation, car elle traduit la poursuite de l'effort de désendettement du programme qui a été entrepris en 2007, ainsi que le souci d'éviter les tensions de financement qui, par le passé, ont résulté d'un rapport inverse entre autorisations d'engagement et crédits de paiement. Le sens de cet écart peut donc être considéré, désormais, comme « vertueux ».

Toutefois, je resterai attentif à ce que cette orientation, en elle-même tout à fait louable, ne nuise pas à la solidarité économique qui doit bénéficier aux espaces les moins favorisés.

À ce stade de mon propos, je dirai quelques mots sur le financement de la politique des pôles, un dispositif phare de l'aménagement du territoire.

Je le répète, il existe aujourd'hui 71 pôles de compétitivité, dont sept sont mondiaux et dix ont une vocation mondiale. La contribution du programme « Aménagement du territoire » devrait s'élever en 2008 à 25 millions d'euros en autorisations d'engagement et dix millions d'euros en crédits de paiement. Je rappelle que l'enveloppe budgétaire totale a été fixée à 1,5 milliard d'euros pour la période 2006-2008.

En juin dernier, le Président de la République a annoncé la pérennisation et le renforcement de ce soutien aux pôles au-delà de 2008, à l'issue d'une évaluation. Il s'agit d'une excellente décision, me semble-t-il, car ces pôles constituent aujourd'hui l'un des dispositifs les plus prometteurs, pour le développement économique de notre pays.

En ce qui concerne les 379 pôles d'excellence rurale qui sont actuellement en place, le programme « Aménagement du territoire » sert, en quelque sorte, de canal aux différentes contributions ministérielles. En 2008, ces pôles devraient ainsi recevoir 30 millions d'euros en autorisations d'engagement et 33 millions d'euros en crédits de paiement.

Dans ce domaine, l'enveloppe budgétaire a été fixée à 235 millions d'euros pour la période 2006-2009, mais le montant total des investissements publics et privés s'élève à quelque 1,2 milliard d'euros. Près des deux tiers de ces ressources sont versés à des projets en zone de revitalisation rurale, ce qui me paraît à la fois souhaitable et normal. J'affirme qu'il s'agit d'un dispositif essentiel pour nos territoires ruraux.

Le programme « Interventions territoriales de l'État », quant à lui, est *sui generis* et expérimental ; il retrace pour 2008 les mêmes sept actions régionales que pour 2007.

Inscrites au programme en 2006, pour trois ans, ces actions devraient donc le quitter en 2009, sauf si elles sont renouvelées. En 2008, globalement, elles bénéficieront de 68 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 42 millions d'euros en crédits de paiement, après le vote de l'Assemblée nationale.

L'augmentation de ces montants, de 20 % en crédits de paiement, par rapport à 2007 est principalement due au lancement, en 2007, du plan « nitrate » en Bretagne, dont la mise en œuvre a permis d'obtenir que la Commission de Bruxelles suspende son recours devant la Cour de justice des communautés européennes.

En outre, ce programme bénéficiera de fonds de concours, pour un montant supérieur à ceux des crédits budgétaires, soit 82 millions d'euros en autorisations d'engagement et près de 45 millions d'euros en crédits de paiement.

La majorité de ces fonds sera versée en faveur du programme d'investissements en Corse, à travers l'Agence de financement des infrastructures de France. Nous pouvons d'ailleurs nous demander s'il ne s'agit pas là d'une forme de débudgétisation, comme le président de la commission des finances nous l'a fait remarquer lors de l'examen de ce rapport.

**M. Jean Arthuis, président de la commission des finances.** En effet !

**M. Roger Besse, rapporteur spécial.** Par ailleurs, je reste très sceptique quant à la mesure de la performance du programme, qui est à mes yeux insuffisante.

Pourtant, la pérennisation d'un programme aussi particulier devrait être conditionnée à la démonstration de sa performance. Or celle-ci n'a guère été prouvée pour 2006,

l'année de mise en place de ce dispositif. Nous pourrions sans doute mieux en juger dans le cadre du projet de loi de règlement pour 2007.

Sous le bénéfice de ces observations, je vous propose, mes chers collègues, au nom de la commission des finances, d'adopter les crédits de la mission « Politique des territoires ». Je le fais avec d'autant plus de conviction que les programmes finançant les pôles de compétitivité et les pôles d'excellence sont venus enrichir considérablement et de façon pertinente, efficace et intelligente les dispositifs existants.

Ainsi pouvons-nous oublier, pendant quelques mois, les errements que nous avons constatés les années précédentes, et que j'ai eu à déplorer depuis plus de vingt ans dans le département dont je suis l'élu, errements qui se traduisent par une répartition des transports totalement déséquilibrée dans notre pays, notamment en ce qui concerne l'accès de certains départements au train. J'en veux pour preuve la carte de France des TGV, qui présente de grandes zones blanches, ou encore les déficiences du réseau routier.

À titre d'exemple, je rappellerai simplement, car je ne veux pas continuer plus longtemps dans ce registre, que le 23 novembre dernier, dans le département dont je suis l'élu, un nouveau tunnel a été inauguré au Lioran, pour remplacer l'ancien, qui était l'un des plus anciens de France. Trois membres du Gouvernement sont venus en grand appareil procéder à cette inauguration, et nous nous en réjouissons, car nous attendions cet ouvrage depuis des décennies.

Or, à peine ouvert, ce tunnel est déjà fermé : en l'espace de huit jours, trois camions ont été « scalpés » en l'empruntant.

**M. Jean Arthuis**, président de la commission des finances. Il faut dégonfler les pneus ! (*Sourires.*)

**M. Roger Besse**, rapporteur spécial. Je ne suis pas technicien, encore moins polytechnicien, et j'ignore donc si ce sont les camions qui sont trop haut ou le tunnel qui est trop bas ! (*Nouveaux sourires. – Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Jean-Paul Emorine**, président de la commission des affaires économiques, en remplacement de MM. Jean-Paul Alduy et Dominique Mortemousque, rapporteurs pour avis. Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, Jean-Paul Alduy et Dominique Mortemousque, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques, n'ayant pu, à leur grand regret, être présents ce soir, j'ai le plaisir de présenter au Sénat l'avis de cette commission sur la mission « Politique des territoires ».

La réduction du périmètre de cette mission, amorcée dès 2007, s'est brutalement accélérée. Cette dernière ne comporte plus, dans le projet de loi de finances pour 2008, que deux programmes, à savoir le programme « Aménagement du territoire », qui retrace les moyens de la DIACT, la Délégation à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, et le programme expérimental « Interventions territoriales de l'État », ou PITE, qui regroupe sept grands projets interministériels de nature très diverse. Comme l'a observé en commission Jean-Paul Alduy, nous sommes réduits au « minimum syndical », puisqu'il ne peut y avoir de mission mono-programme.

Vous le savez, mes chers collègues, la cohérence de cette mission avait, depuis sa création, suscité bien des interrogations. Ce périmètre restreint ne les lève pas, compte tenu du particularisme du PITE, qui se présente comme un ensemble de mini-programmes étanches et indépendants les uns des autres. Minimaliste, la mission reste également composite.

En revanche, sa nouvelle architecture pose le problème de sa masse critique car, telle qu'elle a été modifiée par l'Assemblée nationale en première lecture, elle ne représente que 415 millions d'euros en crédits de paiement, soit le dixième des moyens consacrés à l'aménagement du territoire, estimés à 4,15 milliards d'euros par le nouveau document de politique transversale qui remplace cette année l'ancienne annexe « jaune ».

Nous nous félicitons, certes, de la création de ce document, d'autant plus que celle-ci avait été demandée par les rapporteurs pour avis de la commission lors de la discussion de la dernière loi de finances.

Toutefois, il nous semble, madame la secrétaire d'État, que la politique de l'aménagement du territoire peine à trouver sa traduction dans la maquette LOLF, et c'est pour nous un problème qui mérite examen. Nous serions donc heureux d'entendre le point de vue du Gouvernement sur cette question.

En tout cas, mes chers collègues, ce défaut de lisibilité budgétaire de la politique de l'aménagement du territoire contraste, comme le soulignent nos rapporteurs pour avis, avec la vitalité de cette politique et sa capacité à innover et à se rénover.

Je ne m'étendrai pas, madame la secrétaire d'État, sur l'analyse des crédits de la mission, qui a été réalisée, avec le talent qu'on lui connaît, par M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

Permettez-moi, toutefois, d'évoquer rapidement, après lui, deux points précis relevés par nos rapporteurs pour avis.

Le premier point porte sur la situation du FNADT, le Fonds national pour l'aménagement et le développement du territoire, qui est préoccupante du fait des écarts accumulés entre le niveau des engagements du fonds et celui de ses moyens de paiement.

Nous saluons, madame la secrétaire d'État, l'effort réalisé pour assainir cette situation tout en maintenant un volume de crédits de paiement suffisant. Toutefois, comme la commission des finances, nous souhaitons être assurés que cette remise en ordre ne pèsera pas, en 2008 ni en 2009, sur les missions du fonds, en particulier sur les nouveaux contrats de projets État-régions et sur le financement des pôles d'excellence rurale.

Le deuxième point que je souhaite relever concerne les dépenses fiscales. Dans l'audit du programme « Aménagement du territoire » qu'il a réalisé cette année, le comité interministériel d'audit des programmes, le CIAP, s'est interrogé, comme avant lui les rapporteurs des deux assemblées, sur les dépenses fiscales associées à ce programme, qui sont estimées pour 2008 à 733 millions d'euros.

Les rapporteurs pour avis de la commission avaient souhaité obtenir des informations sur ces dépenses, sur les critères de leur rattachement au programme et surtout sur leur efficacité économique, notamment en termes de création d'emplois. Or ces questions sont demeurées sans



réponse. Je voudrais donc insister, madame la secrétaire d'État, sur la nécessité de progresser dans l'analyse des dépenses fiscales et de leur « efficacité ».

Par ailleurs, les débats récents que nous avons eus ici même sur la réforme des exonérations de cotisations sociales dans les zones de revitalisation rurale auraient mérité d'être éclairés par un bilan détaillé de ces mesures, qui semblent avoir obtenu de bons résultats.

Je rappellerai, madame la secrétaire d'État, que, lors de l'examen de la loi DTR, la loi relative au développement des territoires ruraux, dont j'ai eu l'honneur d'être le rapporteur devant le Sénat, nous avions obtenu pour les zones rurales des exonérations assez sensibles, et je me souviens de la bataille que nous avons livrée alors avec le ministère des finances.

Les zones rurales en France rassemblent 4,5 millions d'habitants, dans 12 000 communes, avec des seuils de population qui, dans le Cantal, sont inférieurs à 31 habitants au kilomètre carré. Je crois donc qu'il faut analyser de façon plus pertinente les exonérations de cotisations sociales dont bénéficient ces zones avant d'adopter de nouveaux dispositifs.

Mes chers collègues, j'en viens à la réalité de la politique d'aménagement du territoire : pour votre commission des affaires économiques, celle-ci s'apprécie à travers la poursuite de la politique des pôles et la rénovation de deux instruments anciens de l'aménagement du territoire, à savoir la contractualisation avec les régions et la prime d'aménagement du territoire, la PAT, créées l'une et l'autre voilà un quart de siècle.

Tout d'abord, la politique des pôles de compétitivité ou des pôles d'excellence rurale est véritablement innovante, car elle est fondée non pas sur une logique de guichet mais sur le soutien aux initiatives des acteurs économiques ; elle a suscité une réelle mobilisation. Ces deux dispositifs arrivent à l'heure des premières évaluations, et les modalités de leur poursuite font l'objet d'une réflexion.

Après la labellisation, en juillet 2005, de cinq nouveaux pôles de compétitivité, qui a porté le nombre de ces derniers à 71, dont 17 pôles à vocation mondiale, les nouvelles créations sont suspendues en attendant les résultats de l'évaluation qui sera menée en 2008, donc pendant la dernière année d'application du dispositif de soutien prévu.

Avant même cette évaluation, quels sont les premiers éléments du bilan des pôles de compétitivité ?

Je relèverai tout d'abord que le dispositif d'accompagnement financier, qui représente 1,5 milliard d'euros sur trois ans, s'est mis en place selon le rythme prévu et a dans l'ensemble bien fonctionné, bénéficiant depuis 2005 à quelque 332 projets de recherche et développement, d'un montant total de près de 3 milliards d'euros, et dans lesquels se trouvent impliqués 9 000 chercheurs.

J'émettrai une seule réserve : l'application des exonérations fiscales, évaluées à 160 millions d'euros sur trois ans et consenties aux entreprises situées dans la zone de recherche-développement des pôles et participant à leurs projets, a pris du retard, en raison de l'échelonnement, jusqu'en mai 2007, de la parution des décrets délimitant les zones éligibles, ce qui a beaucoup gêné les PME concernées.

En revanche, il faut souligner que tous les pôles ont présenté des projets de recherche et développement, ce qui indique qu'une véritable dynamique s'est créée, que la participation des PME, qui avait suscité quelques interrogations,

semble s'être bien enclenchée, tant en termes de participation aux pôles – 74 % des entreprises des pôles à vocation mondiale labellisées avant juillet dernier sont des PME – que d'accès aux aides à la recherche.

Les PME représenteraient ainsi 48 % des entreprises bénéficiaires des aides du fonds unique interministériel et recevraient 28 % des aides accordées, ce qui donne à croire – j'espère, madame la secrétaire d'État, que vous pourrez nous le confirmer – que l'objectif d'intégration des PME dans des filières de projet est en passe d'être atteint.

Les pôles d'excellence rurale, qui se fondent sur une logique de soutien à un projet, relèvent de la même inspiration que les pôles de compétitivité. Ils ont connu le même succès, si bien que 379 pôles d'excellence rurale ont été créés au lieu des 300 prévus – je me souviens être intervenu auprès du ministre responsable de l'époque et même du Premier ministre, pour que l'on atteigne ces chiffres –, et que le soutien public a été porté cette année à 235 millions d'euros sur trois ans, somme qu'il faut rapprocher du montant total d'investissements prévu, qui est estimé à 1,2 milliard d'euros.

Une évaluation initiale du dispositif a été conduite cette année par le Conseil général de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux : nous espérons, madame la secrétaire d'État, que ses conclusions nourriront une réflexion sur l'intégration de la technique de l'appel à projets dans les instruments de la politique de l'aménagement rural.

Imposée en partie par les évolutions de la réglementation européenne, la réforme de la politique contractuelle avec les régions et de la prime d'aménagement du territoire, créées en 1982, a aussi été l'occasion d'intégrer les priorités en matière de compétitivité des territoires, de développement durable et de cohésion sociale définies aux sommets européens de Lisbonne et de Göteborg.

Précédée d'une très large concertation, la réforme des contrats État-région les recentre sur des secteurs vitaux pour le développement régional et sur de grands projets, en maintenant le niveau des concours de l'État à 12,7 milliards d'euros. Nous nous félicitons aussi de la mise en cohérence des contrats de projet État-région et de la programmation des nouveaux fonds structurels, ainsi que de l'harmonisation des procédures de suivi et d'évaluation de ces deux instruments, qui devrait faciliter l'exécution des contrats de plan État-région et le respect des engagements pris.

Enfin, en dépit de la réduction, en métropole, du champ d'application des aides à finalité régionale, la PAT devrait rester un instrument efficace de soutien à l'activité et aux créations d'emplois, grâce à un zonage très fin, incluant le plus grand nombre possible de territoires en difficulté ou susceptibles d'accueillir de nouveaux projets, et à une réforme de son régime qui la rendra plus sélective, plus incitative. Cette réforme utilise toutes les possibilités de la réglementation communautaire pour maximiser les aides à l'innovation et aux PME.

En fonction de ces observations, monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, la commission des affaires économiques s'est déclarée favorable à l'adoption des crédits de la mission « Politique des territoires ». (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, je vous rappelle que le temps de parole attribué à chaque groupe pour chaque discussion comprend le temps d'intervention générale et celui de l'explication de vote.

Je rappelle également qu'en application des décisions de la conférence des présidents, aucune intervention des orateurs des groupes ne doit dépasser dix minutes.

Par ailleurs, le Gouvernement dispose au total de vingt minutes pour intervenir.

Dans la suite de la discussion, la parole est à Mme Yolande Boyer.

**Mme Yolande Boyer.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, la mission « Politique des territoires » dont nous examinons ce soir les crédits est réduite à sa plus simple expression, puisqu'elle compte désormais seulement deux programmes, au lieu de cinq auparavant : « Aménagement du territoire » et « Interventions territoriales de l'État ».

Le rapporteur affirmait d'ailleurs en commission, comme vient de le rappeler M. Émorine, que « le périmètre de la mission est réduit au minimum syndical » et que « la politique d'aménagement du territoire peine à trouver une traduction lisible dans le cadre de la LOLF ».

En effet, cette mission se trouve noyée dans le grand ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

En ce qui concerne les crédits, ils baissent de 10 millions d'euros, soit de 11 %, pour les autorisations d'engagement, et de 16 millions d'euros, soit de 6 %, pour les crédits de paiement.

Mon intervention portera essentiellement sur l'aménagement du territoire, mais je veux évoquer un point particulier du programme « Interventions territoriales de l'État », qui est nouveau et finance des actions interministérielles limitées dans le temps.

Je suis en effet spécialement attentive à l'action « Eau-agriculture en Bretagne », qui est dotée de 30,8 millions d'euros en autorisations d'engagement et de 17 millions d'euros en crédits de paiement, principalement affectés au plan « urgence nitrates ». Ce dernier mobilisera 87 millions d'euros sur cinq ans.

Cette action a le mérite d'amener la Commission européenne à suspendre la saisine de la Cour de justice des Communautés européennes. Le plan précité devrait permettre, pour la fin de 2009, la mise en conformité avec la réglementation communautaire de neuf bassins versants de Bretagne.

J'en viens maintenant à l'aménagement du territoire.

Il se caractérise, depuis quelque temps, par une nouvelle philosophie : celle de la compétitivité des territoires, mis en concurrence.

Cette philosophie est illustrée par des changements d'appellation, le Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire, le CIADT, étant devenu le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires, le CIACT, et la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, la DATAR, étant devenue la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, la DIACT.

On ne parle plus de péréquation ni de solidarité. Le retrait de l'État pèse lourdement sur les collectivités locales, notamment sur les plus fragiles d'entre elles. Il est pourtant important de rappeler qu'elles réalisent 72 % des investissements publics et contribuent ainsi fortement à l'activité publique et à l'emploi.

Une récente étude de l'Association des régions de France dévoile que les régions ont dû abonder les crédits à hauteur de 18,4 % pour assumer la gestion des personnels techniques, ouvriers et de service de l'éducation nationale, les TOS.

De plus, concernant les communes et les communautés de communes, la fin du contrat de croissance et de solidarité est annoncée pour 2008. Il devrait en résulter une forte baisse, à concurrence d'environ 20 %, de la dotation de compensation de la taxe professionnelle.

L'autonomie financière des collectivités en prend encore un coup, mais il faut bien appliquer le dogme énoncé par M. le Premier ministre : « moins de services, moins de personnel, moins d'État sur le territoire » !

Dans le même ordre d'idées, j'évoquerai les pôles de compétitivité, mais pas tout à fait de la même manière que M. Émorine !

Ce dispositif est une illustration d'une politique qui attribue des primes publiques à la concentration de capital humain ou financier. Il est présenté comme un moyen de résoudre, à lui seul, les problèmes d'attractivité du territoire et de délocalisations.

Quant aux pôles d'excellence rurale, je m'interroge sur la capacité de territoires non organisés à porter des projets nouveaux pour lesquels les taux de subvention s'élèvent à 33 %, ce qui les oblige donc à trouver d'autres financements.

Concernant la prime d'aménagement du territoire, les crédits qui lui sont affectés baissent depuis plusieurs années. Nous pouvons nous interroger sur le rôle que peut jouer ce dispositif doté de moins en moins de moyens pour les territoires fragilisés, ainsi que sur les seuils d'éligibilité, qui viennent d'être relevés.

Quant aux contrats de projet, ils se substituent aux contrats de plan État-région et seront dorénavant couplés avec les fonds européens pour la période 2007-2013, ce qui est une bonne chose.

Avec 12,7 milliards d'euros, la participation de l'État est inférieure à la contribution européenne, qui est de 18 milliards d'euros. Au vu des prévisions budgétaires, le niveau de 14 % d'engagements prévu ne pourra être atteint la première année.

Les priorités indiquées reflètent presque exclusivement les préoccupations de l'État, mais il faut souligner que les routes sont exclues de ces contrats : dans ces conditions, quelles assurances peut-on avoir, s'agissant de l'aménagement du territoire, en termes d'infrastructures ? Il est clair que l'aménagement du territoire passe par des infrastructures performantes – ma collègue Jacqueline Alquier évoquera ce point dans un instant – et par le maintien des services publics en milieu rural, qui sont essentiels au maillage du territoire.

S'agissant précisément des services publics, je veux évoquer une évolution que tous les élus locaux dénoncent. Je consacrerai le reste de mon intervention à ce thème.

Depuis plusieurs années, en milieu rural, nous assistons à la disparition des bureaux de poste, des services des directions départementales de l'équipement, des hôpitaux de proximité.

Les hôpitaux de proximité contribuent au maintien de la qualité de l'offre de soins par leur seule présence. Leur fermeture présente un risque en termes d'aménagement du

territoire, mais aussi d'efficacité de la dépense publique. Afin de pouvoir faire des choix sérieux, un moratoire de dix-huit mois a été demandé.

L'exemple le plus récent de « déménagement du territoire » est la mise en place de la carte judiciaire, qui va se solder par la disparition de 178 tribunaux d'instance, de 23 tribunaux de grande instance, de 55 tribunaux de commerce, de 63 conseils de prud'hommes.

Cette réforme, certes nécessaire, personne ne le nie, se fait au mépris de toute raison, selon une simple logique mécanique et comptable, sans concertation et avec un mépris profond des élus locaux, qui connaissent leurs territoires. Mais Mme la garde des sceaux ne prend la peine ni de les écouter, ni de les recevoir, ni de répondre à leurs courriers. Jamais des élus de la République n'avaient été traités de cette façon !

Comme des images sont plus parlantes que des discours, je vous présente, madame la secrétaire d'État, deux cartes figurant la géographie judiciaire bretonne avant et après la réforme de Mme Dati ! (*L'orateur brandit deux cartes de la Bretagne indiquant les lieux d'implantation des juridictions.*) Je crois que ces cartes sont éloquentes : il n'y a plus rien au centre de la Bretagne, on peut parler de désert judiciaire breton ! J'imagine que d'autres régions doivent connaître des situations analogues.

S'agissant toujours des services publics, la réforme de l'administration des impôts est actuellement mise en œuvre, par la fusion de la direction générale des impôts et de la comptabilité publique...

Par ailleurs, des bruits courent, auxquels je n'ose croire en tant que maire d'une ville siège d'une sous-préfecture, faisant état de la suppression à venir de sous-préfectures.

On pourrait encore évoquer les réductions drastiques des subventions des caisses d'allocations familiales, qui remettent en cause les politiques des collectivités locales en faveur de la jeunesse.

Quant aux maisons de l'emploi dont les contrats ne sont pas signés, elles sont « gelées », nous dit-on ! Pourquoi ?

Pourquoi signer, en outre, une charte de l'organisation des services publics et au public en milieu rural si elle n'est pas respectée ?

L'Association des maires de France et l'Association des petites villes de France dénoncent de telles pratiques, mais elles ne sont pas entendues.

Parler d'aménagement du territoire dans ces conditions, c'est vraiment se moquer du monde. Aujourd'hui, la politique menée renforce les territoires favorisés et néglige ceux qui sont en situation de détresse. Notre crainte, c'est la concentration des aides publiques, la concentration des moyens financiers et humains dans les zones fortement urbanisées.

Je crois important de rappeler qu'efficacité économique et solidarité sociale et territoriale ne s'opposent pas. L'aménagement du territoire doit être le moyen d'affirmer le rôle de l'État, pour faire valoir les principes d'égalité, de solidarité.

La politique du gouvernement auquel vous appartenez va à l'encontre de ces objectifs, madame la secrétaire d'État, c'est pourquoi le groupe socialiste votera contre ce projet de budget. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Alain Fouché.

**M. Alain Fouché.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, les excellentes interventions de M. le rapporteur spécial et de M. le président de la commission des affaires économiques sur la mission « Politique des territoires » me permettront d'être bref.

La politique des territoires correspond à un combat que mènent les élus de ce pays, en particulier ici au Sénat. Elle ne se réduit pas à une seule mission, mais recouvre un certain nombre de politiques sectorielles qui produisent des effets sur l'ensemble des territoires.

J'évoquerai d'abord la compétitivité des territoires.

Il est vrai que, depuis 2002, des choix importants ont été faits par les gouvernements successifs. Le concept de *cluster*, qui avait été avancé par M. Christian Blanc, a ensuite été mis en œuvre, au travers notamment de l'instauration des pôles de compétitivité, qui visent à mobiliser autour d'un projet économique innovant, sur un espace géographique limité, des entreprises, des unités de recherche, des établissements d'enseignement supérieur.

Il s'est donc passé des choses fortes dans ce pays. En effet, 105 projets de pôle de compétitivité ont été déposés et l'État a multiplié par deux les crédits affectés à cette opération, ceux-ci passant de 750 millions d'euros à 1,5 milliard d'euros. Finalement, 71 pôles de compétitivité ont été créés, dont 20 de niveau mondial.

Il est important d'évaluer ce dispositif, comme l'a demandé le Président de la République le 23 juin dernier, afin d'en tirer un certain nombre d'enseignements, notamment pour pouvoir envisager l'avenir dans ce domaine.

L'instauration de ces pôles de compétitivité a entraîné la mise en place des pôles d'excellence rurale, projets faisant l'objet d'un partenariat public-privé. À cet égard, 750 dossiers avaient été déposés à la suite de l'appel à projets ; 380 ont été retenus et 332 pôles d'excellence rurale ont vu le jour. Des crédits importants ont là aussi été mobilisés, tant par l'État que par les collectivités territoriales, puisqu'il s'agit d'un partenariat.

Ces pôles d'excellence rurale représentent le maintien ou la création, sur l'ensemble de la France, de 35 000 emplois. Je souligne l'importance de ces structures, qui représentent l'armature d'une véritable politique d'aménagement du territoire. J'entends parfois formuler des jugements assez défaitistes, mais jamais n'avait été mise en place, auparavant, une telle politique d'équilibre et d'aménagement du territoire. Cela explique que ce projet de budget recueillera, tout naturellement, notre approbation.

Pour réussir complètement cette politique de compétitivité et de pôles d'excellence rurale, il faut faire un effort en matière de technologies de l'information et de la communication.

En ce qui concerne la TNT, le territoire sera couvert à 95 % en 2011. Sur l'internet à haut débit, les opérateurs, les collectivités et l'État sont mobilisés. Où en est le plan de l'État ? Quels sont les moyens qui seront mis en place ?

En matière de téléphonie mobile, 10 % du territoire ne sont encore couverts que par un seul opérateur. La situation est compliquée : là où il n'y a pas d'itinérance, les opérateurs interviennent comme ils le souhaitent. Combien de communes reste-t-il à couvrir ? Que peut faire l'État dans ce domaine ? Quelles incitations ou quels moyens de pression peuvent être utilisés sur les opérateurs ?

Cette politique de pôles est forcément complétée par une politique d'aménagement des technologies de communication sur le territoire. Il y a là un véritable enjeu pour les territoires ruraux en matière de santé, de tourisme et de commerce.

Voilà les points que je souhaitais évoquer, madame la secrétaire d'État. Il était important d'insister sur cette action exemplaire, unique et innovante que constituent les pôles de compétitivité et d'excellence rurale. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF*)

**M. le président.** La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, mes propos vont sans doute répéter sur certains points ceux de mes collègues, mais chacun doit s'exprimer à son tour.

La mission « Politique des territoires » est réduite, cette année, à deux programmes « Aménagement du territoire » et « Interventions territoriales de l'État ».

L'aménagement du territoire est une grande et belle intention qui suppose une politique cohérente de long terme, des moyens conséquents et des outils d'intervention pluriannuels et adaptés.

Or nous parlons, aujourd'hui, d'une mission dont le périmètre se réduit chaque année et pour laquelle les ministères de tutelle varient au gré des constructions gouvernementales. J'avais déjà insisté, l'année dernière, sur le manque de cohérence de cette mission rattachée, ces cinq dernières années, à trois ministères différents.

Cette mission, l'une des plus faibles en termes de crédits, est une addition de projets sans beaucoup de moyens. Cela ne signifie pas, bien entendu, que ces projets ne sont pas bons, mais ils témoignent d'une technique très pointilliste ! Les pôles, comme le programme des interventions territoriales de l'État, les PITE, ciblent des points particuliers, et les contrats de projet ont remplacé les contrats de plan. Nous sommes bien dans la même logique. Les réponses ponctuelles qui sont apportées masquent mal le renoncement de l'État à équilibrer, à répartir et à aménager le territoire dans une vision de long terme.

Et pourtant, le concept d'aménagement du territoire perdue dans le vocabulaire tant les élus et la population y sont attachés. Lorsque nous parlons de transport, de téléphonie mobile, d'accès à l'internet avec nos concitoyens – et je vous assure qu'ils viennent nous en parler souvent dans nos permanences –, nous sommes assaillis de questions.

Les Français ne comprennent pas la logique qui consiste à poser une conduite de gaz ou une ligne téléphonique seulement là où c'est rentable. Qu'il s'agisse de la présence postale, de l'accès aux nouvelles technologies ou de la desserte ferroviaire de nos territoires, tous ces services sont mis à mal et les collectivités sont de plus en plus sollicitées pour garantir leur présence.

Aujourd'hui, force est de constater que tout service public jugé non rentable est simplement fermé. C'est d'autant plus fâcheux que, la plupart du temps, ce sont les mêmes populations, habitant la campagne, qui sont privées de l'ensemble de ces services.

Cette manière de procéder a tout à voir avec le commerce et rien avec l'aménagement du territoire. Or la finalité d'une politique des territoires, c'est bien la répartition des services et la péréquation des moyens. Je ne conteste pas l'intérêt d'encourager l'excellence, mais, sans infrastructures de trans-

port et de télécommunications dignes de ce nom, il n'est pas de développement possible pour un territoire, d'autant plus s'il est fragilisé. Les caisses sont vides, nous répète-t-on à l'envi. Alors pourquoi avoir fait ce cadeau somptueux de 15 milliards d'euros ? Une répartition différente des crédits aurait peut-être permis d'être plus juste.

La liste des services publics menacés est trop longue pour que je les évoque tous. Je parlerai seulement de la réforme de la carte judiciaire, qui entérine la disparition d'environ 400 juridictions, principalement des tribunaux d'instance et des conseils de prud'hommes.

Concernant ces derniers, on voudrait progressivement faire disparaître cette instance paritaire que l'on ne s'y prendrait pas autrement. Savez-vous que les personnes qui interviennent dans les conseils de prud'hommes, si elles sont indemnisées, sont quasiment des bénévoles ? Leur demander de faire des kilomètres supplémentaires avec une si petite rémunération est le meilleur moyen de décourager toute envie de s'investir.

J'évoquerai maintenant les zones blanches. Le problème n'est pas réglé partout, loin de là. Or nous assistons à la disparition de tout indicateur dans les documents budgétaires. Pourtant, nombre de nos concitoyens peuvent témoigner des carences de la couverture numérique du territoire. Dans ce sens, la gestion du dividende numérique aurait dû être l'occasion de poser la question essentielle de l'intégration du haut débit dans le service universel. Mais, au fond, sommes-nous vraiment surpris ? Le Premier ministre n'a-t-il pas déclaré que « la réforme de l'État supposera que chacun d'entre nous accepte qu'il y ait moins de services, moins de personnels, moins d'État sur son territoire » ?

Si l'on considère les moyens et les outils de l'aménagement du territoire, on constate que le Commissariat général au Plan a disparu, que la DATAR, la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, a fait place à la DIACT, Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, et que l'AFITE, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, n'est assurée de financement que jusqu'en 2008, peut-être 2009.

L'année prochaine, l'examen des crédits de la mission « Politique des territoires » se fera peut-être, comme à l'Assemblée nationale, dans le cadre non plus de notre séance plénière mais d'une commission élargie. La mission aura peut-être même disparu. « C'est bien triste », comme le disait l'un de nos collègues de la majorité.

Les crédits du programme « Aménagement du territoire » sont encore en diminution pour 2008, de 9,5 % en autorisations d'engagement et de 5,7 % en crédits de paiement. Les engagements pris dans le cadre du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire ne pourront donc pas être tenus, même si des efforts ont été faits pour l'alimenter.

La LOLF a en principe pour ambition de permettre de mieux utiliser l'argent public en évaluant la pertinence des attributions et en mesurant plus précisément la consommation des crédits, c'est-à-dire, en un mot, en permettant au Parlement d'y voir clair. En tout cas, c'est ce qui nous a été affirmé.

Et que constatons-nous ? Un périmètre variable, des réponses incomplètes des services – aux dires même du rapporteur –, des engagements non tenus, des indicateurs peu pertinents.

À vrai dire, j'aurais pu lire intégralement les principales observations – résumées au début du rapport – du rapporteur spécial, Roger Besse, dont je salue le travail, ou encore des passages du rapport de notre collègue Jean-Paul Alduy. Tous deux ont laissé transparaître un certain désenchantement. Mais peut-être ai-je mal interprété leurs propos ?

Madame la secrétaire d'État, vous aurez compris en écoutant mon intervention que le groupe communiste républicain et citoyen ne votera pas les crédits de cette mission. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Nicolas Alfonsi.

**M. Nicolas Alfonsi.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, j'ai quelques scrupules à intervenir à cette heure tardive sur un problème qui, certes, fait partie des sept actions du PITE, mais qui, contrairement aux autres, est d'une nature politique : je veux parler du « programme exceptionnel d'investissement en faveur de la Corse », le PEI.

Un bref retour en arrière me permettra de vous rappeler que le PEI a été prévu dans la loi Jospin relative à la Corse adoptée en 2002. Cette loi faisait suite aux accords de Matignon, qui traitaient de problèmes éminemment politiques.

Ce programme devait être doté de 2 milliards d'euros sur quinze ans. Une première convention d'application portait sur la période 2003-2006. Les démarrages sont toujours difficiles, aussi, ne faisons pas preuve d'une trop grande sévérité. Mais il faut bien dire que, très vite, les dégâts ont commencé, si j'ose dire.

J'avais interrogé M. Estrosi l'an dernier ; il m'avait répondu de façon extrêmement succincte. Je me réjouis donc que ce soit vous qui soyez au banc du Gouvernement, madame la secrétaire d'État. J'espère que les réponses que vous m'apporterez seront plus substantielles que celles que j'avais obtenues l'an dernier.

Après la première convention, la collectivité territoriale de Corse et l'État en ont signé une deuxième. La première convention était dotée d'un montant de 500 millions d'euros, et la deuxième, de 1 milliard d'euros. Les deux cumulés représentent donc au total pratiquement les trois quarts du montant global programmé pour le PEI. Vous imaginez le problème !

Dans le projet de budget qui nous est soumis, sont prévus 5 millions d'euros en crédits de paiement et 11 millions d'euros en autorisations d'engagement. Un de mes collègues, qui ne siège pas dans cette assemblée, a estimé que, dans ces conditions, le PEI était « pulvérisé ».

Ces propos méritent d'être nuancés. Bien sûr, les contributeurs – quel mot horrible ! – sont là pour fournir les crédits qui manquent au budget. La participation d'un ensemble d'organismes permet d'ajouter 84 millions d'euros en autorisations d'engagement et 38,6 millions d'euros en crédits de paiement. Il s'agit notamment de l'AFTIF, de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine, de l'Agence de l'eau, du Comité national du sport. Je vous donne bien volontiers acte que ces crédits supplémentaires sont bienvenus. Mais on peut s'interroger : quel est le rapport entre l'Agence de l'eau et le PEI ?

On peut se demander aussi de quels moyens vous disposerez pour suivre la traçabilité des crédits qui viennent d'organismes extérieurs au budget. Comment allez-vous vérifier que ces crédits sont bien utilisés ?

En fait, la lisibilité de la programmation du PEI au regard des objectifs recherchés par le législateur en 2002 n'apparaît pas clairement. Aujourd'hui, toutes les opérations concernant les investissements et les équipements en Corse sont incluses dans le PEI alors que ce dernier n'avait pour objet que de rattraper un retard historique.

Notre collègue Paul Girod avait eu l'intuition de ce glissement et du fait que, compte tenu de l'effondrement des crédits déconcentrés et des fonds structurels, le PEI deviendrait ce vase où tout s'engouffre, où l'on inscrit tous les crédits d'équipement, et pas seulement ceux que je viens d'évoquer.

La liste des opérations inscrites dans le PEI constitue un véritable « inventaire à la Prévert ». Je n'aurai pas la cruauté de vous énumérer dans le détail celles de la période 2002-2006.

Faut-il une pelouse synthétique sur un stade ? Faut-il quelques mètres de canalisations pour une opération d'adduction d'eau ? Faut-il, comme dans certaines communes, une étude de faisabilité pour installer un jardin d'enfants ? Dans tous ces cas, on fait appel au PEI !

Comme il s'agit probablement de la dernière fois que l'on évoquera à cette tribune cette mission, qui relèvera sans doute à l'avenir des commissions élargies, autant que j'en profite ! Vous le voyez bien, le PEI est devenu en quelque sorte un véritable fourre-tout. La liste des opérations qu'il sert à financer a de quoi édifier.

Madame la secrétaire d'État, il faudrait réfléchir à la façon d'éviter que des opérations injustifiées ne figurent au PEI. Par quelles mesures en revenir à l'esprit de la loi ?

Il y a eu un plan Bretagne, un plan Massif central. Le PEI aurait pu les remplacer, mais il ne les remplacera pas car tous ses crédits ne sont consacrés qu'à des problèmes insignifiants.

J'aimerais que l'on m'explique pourquoi la rénovation et l'aménagement urbains doivent relever du PEI alors que les problèmes qui se posent à Ajaccio ou à Bastia sont de même nature que ceux que l'on rencontre à Vitrolles, je songe aux routes, aux déchets... Je le répète, le PEI n'avait qu'un seul objet : rattraper un retard historique. Le dispositif est complètement dénaturé.

Je pense que, dans dix ans – le temps passe vite –, le réseau routier de Corse sera à peu près dans le même état que celui dans lequel il se trouvait lorsque le PEI a été créé. L'axe Bonifacio ne sera pas terminé, car il n'y aura plus de crédits. Il a fallu vingt ans pour construire vingt kilomètres !

Un glissement a été opéré. Comment en sortir ? Je n'en sais rien. La seule chose que je peux dire, c'est que l'État et la collectivité territoriale de Corse ont tous deux cédé à la facilité, ce qui a conduit à la dénaturation du PEI. Pour ma part, je me réjouis de n'y avoir jamais pris part.

**M. le président.** La parole est à M. Claude Biwer.

**M. Claude Biwer.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, l'examen de ce budget est particulièrement important, car il nous permet de débattre de l'aménagement du territoire, sujet qui intéresse au plus haut point l'ensemble des élus locaux.

Une fois n'est pas coutume, je dirai que si, globalement, la politique d'aménagement du territoire menée par le Gouvernement va dans le bon sens, lorsque l'on examine de

manière plus fine certaines orientations, on ne peut s'empêcher de ressentir quelques inquiétudes quant au devenir de nos territoires ruraux.

Je crains en effet que ne se redessine, de manière insidieuse, une France à deux vitesses. Je vous donnerai quelques exemples qui semblent indiquer, malheureusement, que nous allons dans ce sens.

Les très importants crédits des contrats de projets État-Régions, soit 12,7 milliards d'euros, auxquels s'ajoute la contribution européenne sur les territoires, soit 18 milliards d'euros, semblent malheureusement privilégier les centres urbains au détriment des zones rurales.

Les pôles de compétitivité mobilisent 1,5 milliard d'euros, dont 831 millions de crédits d'État, mais, là encore, ils sont affectés à des projets essentiellement urbains, même si leur intérêt ne peut pas être mis en doute.

Certes, il y a plus de pôles d'excellence rurale – nous en avons bénéficié – mais l'État n'y consacre que 235 millions d'euros.

S'agissant des ressources financières des communes, il faut noter que les crédits de la dotation de solidarité urbaine vont dépasser le milliard d'euros en 2008, alors que cette dotation n'est versée qu'à quelques dizaines de villes, tandis que les crédits de la malheureuse dotation de solidarité rurale, versée à plus de 20 000 communes, atteindront à peine les 690 millions d'euros !

Malgré nos nombreuses interventions et la réforme constitutionnelle, la véritable péréquation que nous sollicitons nous semble encore bien lointaine. Nous revenons sur ce sujet chaque année. Malgré cela, nous avons véritablement le sentiment que le fossé se creuse.

De même, si les résultats sur le terrain des zones franches urbaines sont plus qu'encourageants, le moins que l'on puisse dire est que le décollage économique des zones de revitalisation rurale est plus qu'incertain.

Ce constat m'a conduit à maintes reprises à demander que la solidarité nationale en faveur des territoires ruraux soit au moins égale à celle qui est mise en œuvre en faveur des zones urbaines. Il faudrait pour cela majorer de manière substantielle les crédits affectés aux pôles d'excellence rurale et à la dotation de solidarité rurale, autoriser les zones de revitalisation rurale, les ZRR, à créer des zones franches rurales et leur permettre de bénéficier des mêmes réductions de charges fiscales et sociales que les zones franches urbaines. Je suis persuadé que ce serait la meilleure manière d'y attirer des entreprises. J'ai, avec plusieurs de mes collègues, déposé une proposition de loi allant dans ce sens. Je compte beaucoup sur l'appui du Gouvernement.

Le développement des territoires ruraux passe aussi par le maintien de services publics de qualité. À cet égard et à la lumière des réactions de certains de mes collègues de bien d'autres départements, je crains malheureusement que la charte sur l'organisation de l'offre des services publics et au public en milieu rural ne soit pas véritablement respectée et que l'on continue de « réorganiser » les services publics, les bureaux de poste, les recettes-perceptions et les gares de fret sans réelle concertation. À cet égard, l'annonce récente de la réorganisation régionale de La Poste en Lorraine est tout à fait édifiante : les élus, y compris les élus nationaux, en ont été indirectement prévenus par une organisation syndicale ! Cela n'est pas tout à fait normal.

Le renforcement de l'attractivité des territoires ruraux passe aussi par le développement des technologies désormais indispensables aux entreprises et aux particuliers. Il faudrait d'abord que la téléphonie mobile fonctionne dans toutes les zones, que tous les secteurs ruraux puissent bénéficier d'un accès à internet à haut débit et que la télévision numérique terrestre soit diffusée de façon maximale.

Dans la Meuse, malgré d'indéniables progrès grâce aux efforts considérables du département et des élus locaux, de nombreuses entreprises, ainsi que de nombreux particuliers, n'ont pas accès à l'heure actuelle à ces technologies – force est de le constater – ou alors dans de mauvaises conditions. Cela n'est pas admissible. Ainsi, madame la secrétaire d'État, moi-même, je ne peux pas accéder à la téléphonie mobile et au haut débit dans mon bureau de sénateur, situé dans ma mairie. C'est tout simplement aberrant !

Enfin, un aménagement harmonieux du territoire nécessite des infrastructures de transport judicieusement ciblées. J'ai deux inquiétudes à cet égard : que le Grenelle de l'environnement ne sonne le glas d'infrastructures routières pourtant indispensables, notamment en Lorraine, sans pour autant développer le ferroviaire de proximité, et que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, dont on a beaucoup parlé, ne dispose plus à partir de 2009 des moyens financiers lui permettant de financer les priorités préalablement définies en matière d'aménagement du territoire.

La commission des affaires économiques, dont je suis l'un des rapporteurs, se penche actuellement sur ce grave problème et formulera très prochainement des propositions.

Telles sont les observations et les propositions que je souhaitais formuler à l'occasion de l'examen de ce budget, que je voterai parce que souvent on est bien obligé de faire avec ce que l'on a... Mais je pense qu'il ne serait pas inutile, de temps en temps, de rebattre les cartes afin d'éviter que les meilleures d'entre elles n'aillent toujours aux mêmes. Je ne vous cacherai pas que je voterai ce budget avec encore plus d'enthousiasme si vous vouliez bien nous donner quelques signes d'une plus grande solidarité en faveur des territoires ruraux. (*Applaudissements sur les travées de l'UC-UDF et de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Jacqueline Alquier.

**Mme Jacqueline Alquier.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, le budget qui nous est soumis est, du fait notamment de la modification de son périmètre, un petit budget. Il ne compte que deux programmes. Les crédits d'engagement n'atteignent que 356 millions d'euros, les crédits de paiement, 415 millions d'euros. À côté de cela, le Gouvernement présente sa « politique transversale d'aménagement du territoire » pour 4,5 milliards d'euros. Entre les deux, c'est le grand écart ! Cela ne facilite pas l'appréciation de ce budget.

L'une des missions premières de ce budget est d'assurer l'équité territoriale. Or il ne dit évidemment rien sur les renoncements de l'État dans de nombreux domaines, qu'il s'agisse des fermetures de tribunaux dans le cadre de la réforme de la carte judiciaire ou encore des menaces pesant sur les hôpitaux de proximité. Ces fermetures seront lourdes de conséquences pour les territoires. Ce sont les agglomérations moyennes qui seront touchées de plein fouet.

Si l'État soutient un projet concernant vingt villes moyennes témoins afin d'analyser sur un an l'effet d'une politique sectorielle sur leur territoire, il ne s'agit pour le

moment que d'études. La politique en faveur du développement de ces villes n'est pas au rendez-vous du budget pour 2008, alors qu'elle devrait être au cœur de la politique territoriale.

Si nous ne voulons pas que nos régions ressemblent à un désert, avec tous les problèmes sociaux et environnementaux qui en découleraient, il est essentiel de maintenir des services publics en milieu rural. Or on cherche vainement quelle est la politique de l'État dans ce domaine ! La charte sur l'organisation de l'offre des services publics et au public en milieu rural, qui a été signée en 2006, semble aujourd'hui bafouée.

Dans notre région, par exemple, la SNCF supprime les arrêts non rentables du train Carmaux-Paris et certains trains grandes lignes sans qu'aucune concertation sérieuse, semble-t-il, n'ait eu lieu au préalable.

Si les pôles d'excellence ruraux constituent pour certains territoires une opportunité, ils ne concernent que les territoires qui disposent déjà d'atouts à faire valoir.

S'agissant enfin des pôles de compétitivité, la labellisation de plus de soixante et onze pôles, là où il ne devait y en avoir qu'une quinzaine, réduit la participation de l'État dans des secteurs stratégiques.

Parce qu'il n'a pas eu le courage d'arbitrer plus fermement entre les projets à l'origine, le Gouvernement concentre son action sur les sept pôles mondiaux et saupoudre des miettes sur les pôles et les entreprises les plus modestes.

Le problème de ce qu'il convient désormais d'appeler la technique de l'aménagement du territoire par appels à projets, c'est que, souvent, les territoires les mieux organisés sont aussi naturellement les mieux à même de répondre rapidement à la demande. Les territoires les moins bien dotés sont toujours les derniers prêts.

De même, le choix des projets retenus dans le programme des interventions territoriales de l'État dans ce budget s'apparente à une mise en concurrence des territoires, à moins qu'il ne s'agisse tout simplement de clientélisme ?

Les régions mènent depuis longtemps une politique volontariste à l'égard des pays, des parcs naturels régionaux et des agglomérations.

Lors des négociations sur les contrats de projets entre l'État et les régions pour la période 2007-2013, c'est grâce à l'insistance de ces dernières que l'État a accepté d'inscrire un volet territorial. Mais ces crédits individualisés et régionalisés sont laissés à l'appréciation des préfets. On peut là aussi craindre un certain clientélisme.

Concrètement, on assiste de tous côtés au désengagement de l'État dans les territoires. Rappelons simplement que la région Midi-Pyrénées chiffre en 2008 à plus de 32 millions d'euros le montant cumulé des dépenses transférées en 2004 et non compensées ou que ce sont encore les régions qui compensent la remise en cause par l'État des aides individuelles aux entreprises.

Et que dire encore de l'arrêt du soutien de l'État, annoncé par votre collègue Mme Lagarde, au programme de création et de labellisation des maisons de l'emploi, programme qui, si mes souvenirs sont exacts, avait été lancé en 2005 par M. Borloo, à grand renfort de publicité.

Quant aux priorités de l'État, elles devraient être définies dans le cadre d'un prochain comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire, un CIADT. D'après les déclarations du Gouvernement, ce

comité devrait se réunir dans quelques semaines pour envisager les suites du Grenelle de l'environnement. Il s'agit d'un rendez-vous important. Dans la France de 2007, on ne peut plus accepter que ce comité gouvernemental définisse seul cette politique. J'espère que le Parlement y sera associé, ne serait-ce que pour décider qui fait quoi et qui finance !

La politique des territoires, comme je viens de l'évoquer, mais aussi la politique des transports devraient être revisitées dans ce cadre, car, contrairement à ce que l'on voudrait parfois nous faire croire, tous les territoires ne sont pas aujourd'hui désenclavés, si on considère l'accès qu'ils ont ou non à l'emploi, aux services publics, à l'enseignement, aux commerces.

Vous me pardonnerez, je l'espère, de m'éloigner un tout petit peu, en termes strictement budgétaires, du sujet de ce soir, mais, sur le fond, il s'agit bien de la politique des territoires.

Le réseau routier national doit être entretenu et modernisé, en particulier là où il est essentiel pour faciliter les échanges.

Or je ne vois rien dans le budget qui me rassure quant à l'engagement de l'État en 2008 sur les programmes de développement et de modernisation des itinéraires.

Mes craintes sont d'autant plus fondées que, dans mon département, le Tarn, nous attendons depuis des années la RN 126, reliant Castres à Toulouse, avec mise en sécurité et en deux fois deux voies. Les crédits attendus ayant fondu, l'ensemble des décideurs porte avec force le projet de voie autoroutière concédée. Le devenir du deuxième bassin industriel de Midi-Pyrénées en dépend.

Dans nos territoires, nous insistons sur l'importance du transport ferroviaire. Ainsi, par un emprunt de 500 millions d'euros, la région Midi-Pyrénées tente d'apporter un début de réponse à l'état de délabrement des voies, alors même que cela n'est pas de sa compétence et relève de Réseau ferré de France. Sans cette intervention, aucun train ne pourrait plus rouler dans une dizaine d'années.

L'État doit accompagner cet effort, notamment en assurant à la région une desserte en ligne à grande vitesse, et ce dans un délai raisonnable. Les moyens qu'il consacre au transport ferroviaire sont sans commune mesure avec les besoins. Ce sont encore une fois les collectivités locales qui doivent prendre le relais.

J'en viens à présent aux engagements contractés dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

S'agissant de la réalisation de 2 500 kilomètres supplémentaires de lignes à grande vitesse, il faudra savoir qui en déterminera l'emplacement et le tracé et qui financera une telle opération. En effet, les collectivités locales sont déjà de plus en plus sollicitées, même pour les grandes lignes en cours d'étude.

Il ne faudrait pas que les aménagements structurants concernent une fois encore les zones les plus favorisées, c'est-à-dire les territoires où les collectivités locales ont les moyens de participer au financement.

S'agissant du fret, le Gouvernement et la SNCF ont choisi une voie, le désengagement de l'activité du wagon isolé dans 262 gares, qui n'est pas porteuse d'avenir. Un autre choix industriel s'imposait. Il fallait maintenir à niveau notre réseau secondaire tout en optimisant l'usage par des dispositions réglementaires favorisant le report modal.

Pour toutes ces raisons, le budget ne nous semble pas à la hauteur des enjeux de la politique des territoires de notre pays.

S'agissant des annonces du Grenelle de l'environnement, si on peut accepter l'absence de traduction de ses orientations dans le projet de loi de finances pour 2008 pour des raisons de délais, certains choix, comme ceux qui ont été effectués en matière ferroviaire, augurent déjà assez mal de l'avenir.

Une telle approche *a minima* des territoires peut avoir des conséquences économiques, sociales et écologiques extrêmement graves sur tous les espaces fragilisés. Il est donc important d'associer tous les acteurs à sa définition et à sa programmation concrète. Nous y serons très attentifs. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Benoît Huré.

**M. Benoît Huré.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, dans un contexte général de maîtrise des dépenses publiques, c'est presque un exploit de doter la mission « Politique des territoires » de crédits aussi importants. Ces propos dénotent peut-être un peu par rapport à tout ce qui vient d'être affirmé précédemment...

Je le rappelle, les crédits affectés au programme « Aménagement du territoire » s'élèveront à 287,5 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 377,5 millions en crédits de paiement. Le programme « Interventions territoriales de l'État », quant à lui, est en forte progression avec 69 millions d'euros en autorisations d'engagement et 43 millions d'euros en crédits de paiement.

Nous le savons bien, l'aménagement du territoire est une action fondamentalement interministérielle. Dès lors, des crédits affectés à d'autres missions, relevant d'autres ministères, alimentent les interventions de l'État au titre de cette politique. En outre, les efforts en matière d'aménagement du territoire se traduisent par des exonérations de charges fiscales et sociales, notamment dans les zones de revitalisation rurale, les zones franches ou les zones urbaines sensibles. À cela, il faut ajouter la forte implication des collectivités territoriales au travers notamment des contrats de projet avec les régions et des contrats de développement État-départements. Ainsi, le conseil général de mon département, les Ardennes, peut-être le seul encore à ce jour, a signé un tel contrat cette année.

Nous ne devons pas non plus sous-estimer la part des crédits européens.

Ainsi, comme l'a rappelé notre collègue Roger Besse, rapporteur spécial, le programme « Aménagement du territoire » retrace un dixième des crédits en sa faveur.

Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, il faut également souligner l'importance et la pertinence des trois actions phares que sont les pôles de compétitivité, les pôles d'excellence rurale et le dispositif du programme « Interventions territoriales de l'État », fondés sur la fongibilité et la gestion déconcentrée des crédits et centrés sur des actions emblématiques.

Compte tenu des crédits qu'elles mobilisent et de la dynamique qu'elles créent, ces trois actions contribuent efficacement à conforter et, quelquefois, à ancrer dans les territoires un réel renouveau économique fondé sur des secteurs d'activité d'avenir.

À cet instant de mon exposé, je souhaiterais demander à Mme la secrétaire d'État si le programme « Interventions territoriales de l'État », d'une part, et le soutien aux pôles de compétitivité, d'autre part, seront poursuivis après 2008. J'aimerais également connaître l'avenir réservé à l'AFITF et à son financement. Il y a encore beaucoup à faire en matière d'autoroutes et de routes dans un certain nombre de départements. Je pense notamment à celui des Ardennes, que je connais bien.

Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, une telle politique des territoires constitue l'une des priorités de l'action gouvernementale. Les moyens qui sont prévus en attestent.

Mais la tâche est immense et elle est urgente, alors que l'on déplore trop souvent les conséquences néfastes, et quelquefois dramatiques, d'une concentration atypique en Europe de 90 % de notre population sur moins de 10 % du territoire.

**M. Charles Revet.** Avec les conséquences que nous connaissons !

**M. Benoît Huré.** Nous avons, d'un côté, les banlieues de la désespérance avec des zones de non-droit et, de l'autre, de magnifiques et paisibles territoires ruraux désertés par leurs habitants, qui n'y trouvent plus ni travail ni services nécessaires à leur vie quotidienne.

**M. Roger Besse, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Benoît Huré.** Madame la secrétaire d'État, il nous faudra dès que possible renforcer notre politique d'aménagement du territoire, et ce bien au-delà des mesures conjoncturelles, certes indispensables, que sont les subventions, dotations et péréquations. D'ailleurs, si celles-ci expriment une juste solidarité, elles sont trop souvent prises dans l'urgence.

Il faut des mesures structurelles plus fortes pour redonner de l'attractivité à tous nos territoires fragiles, ruraux comme urbains. Pour ces derniers, la politique de rénovation urbaine audacieuse qui a été initiée par Jean-Louis Borloo doit être accélérée, voire amplifiée. Pour les territoires ruraux, il faut soutenir, par des financements publics, adaptés et souvent lourds, tous les investissements qui améliorent l'attractivité et accélèrent le développement économique, créateur d'emplois et de richesses, y compris fiscales.

Il faut aussi aider à la création de tous les services indispensables aujourd'hui. Les familles, notamment les jeunes, en milieu rural, sont plus demandeurs de médecins et autres professionnels de santé, d'écoles, de services périscolaires, de crèches, que de perceptions, de bureaux de poste ou d'autres présences étatiques correspondant à des besoins d'un autre temps.

Oui, si nous pouvons accélérer ces investissements, les territoires ruraux regagneront de la population rapidement ! Des jeunes reviendront et d'autres y établiront leurs racines.

Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, nous le savons tous, l'abandon des territoires et la concentration de la population sur un espace réduit et hyperurbanisé ont un coût, qui n'est jamais chiffré ou comptabilisé, mais qui est pourtant collectivement cher payé.

En outre, les territoires ruraux sont des lieux privilégiés, voire incontournables, de toute la dynamique impulsée par le Grenelle de l'environnement. Et j'ai un souhait : il faudrait désormais adopter la même méthodologie pour la politique d'aménagement du territoire que pour la politique environnementale.



La logique de toute politique d'aménagement du territoire, c'est une approche différenciée, voire discriminatoire, justifiée par un objectif global d'équité et d'équilibre à long terme ; c'est la solidarité envers les territoires les moins bien dotés économiquement, pour qu'ils trouvent une attractivité et une compétitivité.

Pour conclure, je dirai qu'une politique d'aménagement du territoire ambitieuse est l'affaire de tous. À tous les niveaux, nous avons nos propres responsabilités à assumer. Cela vaut sans doute pour l'Europe, sûrement pour l'État, mais également pour les régions, les départements et les intercommunalités. Il faut que, dans la meilleure concertation et la meilleure coordination possibles, nous additionnions les moyens, selon l'esprit, bien compris par chacun, de l'adage : « Aide-toi, le ciel t'aidera ».

Les dépenses liées à une politique d'aménagement du territoire ambitieuse sont des économies pour demain, mieux, des recettes durables.

Pour l'heure, je souhaite que nous soyons nombreux à voter les crédits de la mission « Politique des territoires ». *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDF)*

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

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, comme nous le savons tous, nos territoires sont aujourd'hui confrontés à des défis nouveaux, en particulier la concurrence économique de plus en plus vive, les évolutions contrastées du monde rural et des villes – cela a été maintes fois souligné –, la rurbanisation, la protection des espaces naturels sensibles et la prévention des risques naturels et technologiques.

Nous devons répondre à de tels enjeux, dans le cadre d'un développement durable, solidaire et équilibré des territoires et nous adresser aussi bien aux territoires les plus performants qu'à ceux rencontrant des difficultés conjoncturelles ou des fragilités plus profondes. Vous avez été nombreux à le souligner, notamment vous, monsieur Biver.

La mission « Politique des territoires », dont les crédits pour l'année 2008 sont aujourd'hui soumis à votre approbation, comprend deux programmes : d'une part, le programme « Aménagement du territoire », qui décrit la mission d'impulsion, d'animation et de coordination des territoires, confiée à la délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, la DIACT ; d'autre part, le programme « Interventions territoriales de l'État », qui permet aux préfets de région de disposer d'une enveloppe unique de crédits pour faire face à une situation locale particulière exigeant un traitement interministériel.

S'agissant du périmètre de la mission, la cohérence des programmes compte davantage que sa dimension.

Comme vous le savez, la politique de l'État en matière d'aménagement du territoire ne se limite pas à la mission « Politique des territoires ». De nombreux autres programmes du budget de l'État concourent à cette politique. Leurs interventions dans ce domaine sont particulièrement retracées dans un document de politique transversale qui est publié, pour la première fois, à l'occasion du projet de loi de finances pour 2008.

Ainsi, 34 programmes, relevant de 14 missions, participent aux politiques d'aménagement du territoire, et ce pour un effort budgétaire 2008 qui s'élève à 4,7 milliards d'euros en autorisations d'engagement et à 4,1 milliards d'euros en crédits de paiement.

Par ailleurs, comme vous l'avez souligné, monsieur le président de la commission des affaires économiques, la politique d'aménagement du territoire regroupe de nombreuses dépenses fiscales, dont 40 % concernent la Corse. L'ensemble de ces dépenses sont actuellement auditées dans le cadre de la revue générale des politiques publiques qui est opérée par le Gouvernement, et les critères de leur rattachement devront être étudiés.

La question de leur effet devra être posée. À ce titre, je voudrais souligner qu'un indicateur de performance concerne justement les conséquences des mesures fiscales portant sur les zones de revitalisation rurale.

S'agissant des exonérations dans ces zones – elles n'ont finalement pas été touchées par l'article 58, que vous évoquez –, nous procéderons en 2009 à une évaluation chiffrée, argumentée et transparente de la mesure avant de déterminer son avenir.

Monsieur Biver, de telles évaluations permettront notamment au Parlement de proposer des dispositifs plus efficaces pour les zones défavorisées. Votre proposition de zones franches pourra alors être étudiée.

Comme l'a souligné M. Besse, le rapporteur spécial, pour l'année 2008, la stratégie du programme « Aménagement du territoire » est centrée sur le respect des engagements de l'État vis-à-vis des projets en cours.

Il s'agit également de poursuivre notre engagement en faveur des politiques d'aménagement durable prioritaires.

Plusieurs de vos interventions, notamment celles de MM. Roger Besse et Jean-Paul Emorine, ont évoqué la dette du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire. Celle-ci devrait être réduite à 120 millions d'euros en fin d'année 2007 et les délais de paiement devraient être ramenés à un niveau acceptable dès 2009.

Les crédits 2008 du programme financent deux priorités stratégiques.

La première consiste à favoriser l'attractivité et le développement économique des territoires. Des moyens renforcés accordés aux projets créateurs d'emplois *via* l'accroissement des crédits de la prime à l'aménagement du territoire, soit une enveloppe totale de 40 millions d'euros d'autorisations d'engagement, soit une hausse de 5 %, et de 34 millions d'euros de crédits de paiement, en progression de 11 %.

Madame Boyer, la prime à l'aménagement du territoire constitue un outil majeur pour la création d'emplois et le développement économique de certaines zones prioritaires sur le territoire national.

Je souhaite en faire un véritable outil ayant une double vocation en faveur, d'une part, de l'aménagement du territoire, et, d'autre part, du développement des investissements dans les nouvelles filières prioritaires, dont certaines ont été évoquées, comme les nouvelles technologies de l'énergie, l'efficacité énergétique, les nouveaux procédés industriels plus respectueux de l'environnement.

Globalement, le ciblage des zones éligibles aux aides à finalité régionale sera renforcé pour la période 2007-2013, plusieurs parmi vous en ont exprimé le souhait. Le Gouvernement a fait un effort important pour concentrer les aides sur les zones en retard de développement et sur les zones d'activité susceptibles d'accueillir de nouveaux projets. En particulier, 25 millions d'euros de prime d'aménagement du territoire leur seront accordés.

La seconde priorité est de renforcer la cohésion sociale et territoriale. Ainsi, 18 millions d'euros sont alloués en 2008 aux contrats territoriaux et aux contrats de sites pour accompagner les mutations économiques.

Le financement des pôles d'excellence rurale, les PER, à hauteur de 33 millions d'euros en 2008 sur le fonds national d'aménagement et de développement du territoire, et des relais de services publics – aidés chacun à hauteur de 50 000 euros en investissement et de 10 000 euros en fonctionnement pendant cinq ans – contribuera à la valorisation des territoires ruraux et à l'amélioration de l'accès aux services publics. M. Besse a souligné le rôle essentiel de ces dispositifs pour les territoires ruraux.

C'est ainsi que 379 projets de pôles d'excellence rurale ont été labellisés : 16 % concernent les technologies au service des entreprises artisanales et industrielles des territoires ruraux, 14 % les services et l'accueil des nouvelles populations, 21 % la valorisation des bio-ressources et, enfin, 41 % la valorisation des patrimoines naturels et culturels, ainsi que l'organisation du tourisme.

Monsieur Emorine, l'évaluation des PER a été engagée. Il a pu être noté que la technique de l'appel à projet permet de mobiliser les acteurs des territoires sur des projets structurants et de catalyser les efforts des partenaires vers un même objectif. Cette technique d'intervention et d'impulsion de politiques a connu un vrai succès dans le cadre des pôles de compétitivités et des PER. Elle a été étendue en pratique dans le cadre de la mise en œuvre du volet territorial des contrats de projets ; six régions l'ont ainsi choisie pour retenir des projets à financer.

Monsieur Huré, vous m'avez interrogée au sujet de la poursuite des pôles de compétitivité. M. le Président de la République a affirmé sa volonté de poursuivre et de rendre plus compétitive encore cette politique, après l'évaluation engagée par la délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, la DIACT.

Pour ce qui est du programme expérimental d'intervention territorial de l'État, il donnera naturellement lieu à une évaluation. Un bilan sera dressé et vous en aurez, bien entendu, connaissance.

Le soutien au développement équilibré et durable d'espaces sensibles, tels que le littoral et les massifs de montagne, nécessite la mise en œuvre de politiques spécifiques. Je suis heureuse de vous annoncer, même si vous ne l'avez pas évoqué dans vos interventions, mesdames, messieurs les sénateurs, que 12 millions d'euros seront consacrés aux conventions interrégionales de massifs.

Le bilan de la loi Littoral et des mesures en faveur du littoral, qui a été transmis au mois d'octobre 2007 par le Gouvernement au Parlement, montre que celle-ci a contribué, au cours des vingt dernières années, à atténuer les pressions qui continuent à croître sur les espaces littoraux et à accompagner les mutations profondes qui les ont touchés. Ce bilan montre également que cette politique a été très bien accueillie par nos concitoyens, qu'elle est connue et appréciée.

En ce qui concerne l'appel à projets de gestion intégrée des zones côtières, lancé conjointement en 2005 par la DATAR et par le secrétariat général de la mer de l'époque, un retour d'expérience a été organisé en 2007 afin d'en tirer les premiers enseignements et d'aider à la capitalisation, puis à la mutualisation des bonnes pratiques. Une synthèse nationale est actuellement en cours de finalisation, sous l'égide de la DIACT.

Enfin, Mme Didier, MM. Fouché et Biwer l'ont évoqué, la couverture numérique du territoire progresse. Le plan de couverture des 2 196 communes initialement identifiées comme non desservies par la téléphonie mobile est en cours d'achèvement grâce, notamment, à 44 millions d'euros de crédits de l'État. En complément, la couverture de 350 communes qui n'avaient pas été identifiées dans le premier recensement est engagée. Je ne sais, monsieur Biwer, à laquelle de ces catégories appartient la commune dans laquelle se trouve votre bureau : j'espère qu'elle est desservie, à présent !

La France compte également plus de 14 millions d'abonnés à l'internet haut débit, et la télévision numérique terrestre, la TNT, sera accessible à 80 % de la population d'ici à la fin de l'année.

Au total, les actions du programme « Aménagement du territoire » s'inscrivent dans les contrats de projets État-régions 2007-2013, qui s'attachent prioritairement à promouvoir la compétitivité des territoires, le développement durable et la cohésion sociale. Globalement, les crédits ouverts en 2008 correspondront à 12,2 % des crédits totaux, pour une annuité théorique de 14,3 %. Ce décalage résulte notamment du démarrage progressif des opérations qui ont été contractualisées.

Par ailleurs, les contrats de plan État-régions 2000-2006 ont atteint, à la fin de l'année 2006, un taux de réalisation de plus de 81 %, supérieur à celui de la génération précédente et à l'objectif fixé au CIACT de mars 2006.

Je tiens également à souligner que ces politiques sont soumises à un suivi rigoureux : la DIACT a été pionnière en matière d'évaluation environnementale des projets, ce que je veux saluer ici.

Monsieur Besse, vous avez évoqué nos 71 pôles de compétitivité. En application de la décision du Premier ministre, la politique des pôles de compétitivité, qui aura trois ans en 2007, fera l'objet d'une évaluation indépendante, même si son intérêt a d'ores et déjà été salué.

Sans attendre cette évaluation, on peut annoncer que l'État a respecté ses engagements, avec plus de 600 millions d'euros consacrés en 2006 aux projets de recherche. Ce dispositif, vous le savez, indépendamment de son volume financier, a profondément modifié les modes de collaboration public-privé et la perception des investisseurs étrangers, ce qui n'est pas rien.

Monsieur Emorine, les PME sont des acteurs majeurs de cette stratégie, elles représentent près de la moitié des engagements de 2006 du fonds interministériel et bénéficient, vous le savez, de taux majorés d'intervention publique.

Madame Boyer, monsieur Biwer, la charte des services publics, signée le 26 juin 2006 par l'État, l'Association des maires de France et les grands opérateurs de services publics, affirme avec force un certain nombre de règles : premièrement, rechercher la meilleure qualité de service pour chacun sur tout le territoire ; deuxièmement, faire évoluer la carte des services dans le temps pour répondre aux évolutions de populations ; troisièmement, soumettre ces évolutions à un diagnostic partagé ; enfin, quatrièmement, rechercher des solutions innovantes.

J'ai bien compris que vous ne tiriez pas un bilan très positif de son application. Où en sommes-nous, un peu plus d'un an après la signature de cette charte ?

Les dispositifs de concertation locale ont été mis en place. La commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics a été rendue plus réactive et plus efficace, devenant un lieu de réflexion prospective.

Le dispositif de suivi national a également été mis en place. La conférence de la ruralité a pour mission de suivre, tous les ans, l'application de la charte. L'État a également accompagné l'effort de mutualisation, qui est encouragé par la charte. Ainsi, l'initiative des « relais services publics » connaît un démarrage encourageant, et près de 20 % des pôles d'excellence rurale visent à développer de nouveaux services, sous des formes innovantes, en s'appuyant sur des partenariats public-privé.

Je voudrais donner un exemple concret et saluer l'initiative que nous avons labellisée dans le Cantal, chez vous, monsieur le rapporteur spécial, à Ydes, dans le cadre de la politique des pôles d'expérience rurale. La maison du Parkinson, qui est reliée aux autres centres de soins par des liaisons haut débit, permet le traitement et le soin des personnes en milieu rural.

La labellisation des maisons de l'emploi a été provisoirement suspendue, dans l'attente de la fusion ANPE-UNEDIC. Le député Jean-Paul Anciaux a reçu une mission à ce sujet.

L'année 2008 sera la troisième année du programme expérimental des interventions territoriales de l'État, le PITE. Monsieur Huré, ce programme sera évalué en 2008, afin d'en tirer les conséquences dans le projet de loi de finances pour 2009. Comme je vous l'indiquais tout à l'heure, ce bilan vous sera communiqué. À ce titre, monsieur Besse, je comprends naturellement que vous attendiez la loi de règlement de 2007 pour mieux mesurer la performance de ce programme.

Concernant le nombre d'objectifs, le Gouvernement a effectivement décidé de ne retenir qu'un seul objectif par action, au vu du très grand nombre d'actions de ce programme et afin de préserver la lisibilité des documents budgétaires.

Cet instrument permet à chaque préfet de région responsable d'une action du PITE de disposer d'une enveloppe unique de crédits issus de différents programmes ministériels contributeurs.

Le PITE mobilisera en 2008 69 millions d'euros en autorisations d'engagement et 43 millions d'euros en crédits de paiement au titre du budget de l'État, auxquels il faut ajouter 89 millions d'euros en autorisations d'engagement et 42 millions d'euros en crédits de paiement au titre des fonds de concours et des différents opérateurs qui contribuent également à son financement.

Concernant ces fonds de concours, les circuits de financement sont aujourd'hui rodés et permettent des paiements dans des délais normaux. Monsieur Alfonsi, les crédits dédiés au PEI proviennent majoritairement de ces fonds de concours : aux 11 millions d'euros en autorisations d'engagement et aux 5 millions d'euros en crédits de paiement que vous citez, s'ajoutent 84 millions d'euros en autorisations d'engagement et 38 millions d'euros en crédits de paiement qui proviennent des opérateurs. Les engagements de l'État sont intégralement respectés.

Au total, ce sont donc 158 millions d'euros en autorisations d'engagement et 85 millions d'euros en crédits de paiement qui sont mis à la disposition des sept préfets de région responsables d'une des actions du programme, soit

une augmentation du volume des engagements de 10 % et une augmentation de 9 % des crédits de paiement par rapport à 2007.

Les efforts portent principalement sur le plan nitrates en Bretagne, Mme Boyer l'a évoqué, afin de respecter l'objectif fixé par la directive-cadre européenne sur l'eau, la DCE, adoptée en 2000, à savoir le bon état des eaux souterraines, superficielles et côtières d'ici à 2015. Comme vous le savez, cet objectif est malheureusement loin d'être atteint.

Conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement, la politique d'aménagement du territoire doit plus que jamais devenir une politique d'aménagement durable des territoires. La mise en cohérence, dès l'amont, de politiques jusque-là séparées renforce l'efficacité de l'action publique. La création du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables vise à faciliter l'élaboration et la mise en œuvre de ces politiques intégrées.

Monsieur Huré, je voudrais souligner trois des orientations que le Grenelle a dégagées dans ce domaine.

En premier lieu, l'aménagement urbain doit être repensé.

Vous avez été nombreux à l'évoquer, les politiques d'urbanisme doivent être profondément renouvelées au regard des défis environnementaux majeurs que nous devons relever : concevoir de nouvelles urbanisations dont le cœur serait constitué du sujet « transport et déplacement », développer les transports collectifs en sites propres, économiser l'espace, améliorer la qualité de vie, promouvoir une gestion durable de nos cités, construire des « éco-quartiers » exemplaires.

En deuxième lieu, les territoires doivent s'adapter aux conséquences du changement climatique sur les écosystèmes, les bassins de vie et les tissus économiques locaux.

On sait que le réchauffement du climat moyen de notre pays, déjà observé, se traduira par des effets positifs ou négatifs sur nos territoires, selon leurs caractéristiques et leur situation. Par exemple, le besoin de chauffage tendra à diminuer, mais le recours à la climatisation augmentera.

Nous savons que nous devons développer de nouvelles activités en moyenne montagne. C'est un sujet grave que nous avons peu évoqué ce soir. Nous savons aussi que le risque d'inondation augmente. Nous avons encore beaucoup d'ouvrages à aménager, à réparer et à entretenir pour gérer les crues et diminuer leurs effets destructeurs, la prévention et l'anticipation devant prévaloir sur la réparation des dommages.

Le développement des plans climat-énergie permettra d'adapter nos territoires aux exigences d'économies d'énergie et de ressources naturelles. Par ailleurs, ces nouveaux enjeux seront de formidables opportunités en termes de création de nouvelles filières – par exemple dans les énergies renouvelables, les matériaux, le traitement des rejets – pour lesquelles la France a souvent fait figure de pionnière et dont l'émergence doit être fermement soutenue.

En troisième lieu, il nous faut concilier le développement rural et le développement durable. Je sais que vous êtes nombreux à y être sensibles.

Nous avons déjà commencé : les critères de sélection pour les pôles d'excellence rurale ont intégré le caractère durable des projets, avec la promotion des bio-énergies et le développement touristique durable, et ont reçu un fort soutien des collectivités.

Nous devons aller plus loin encore et mener une véritable réflexion de fond sur les modes d'habitat et de transport en milieu rural. En particulier, la distance entre le domicile et le travail constitue une spécificité forte du monde rural. L'imaginaire de nouvelles formes d'accès aux services à la population est un autre élément auquel le ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, au travers de la DIACT, veille attentivement, aux côtés des collectivités.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, l'État est le garant d'une forme de solidarité face aux risques auxquels nos territoires sont confrontés : atteintes à l'environnement, chocs sur l'emploi et sur l'activité, situation urbaine dégradée. Cela implique, pour l'État, de répondre à une triple exigence : d'équité, en faisant en sorte qu'il n'y ait ni territoires ni citoyens « oubliés » ; d'efficacité, en offrant les meilleures conditions pour la création de richesses dans les territoires et en assurant une bonne articulation entre les dispositifs publics ; de développement durable, en mettant tout en œuvre pour préserver nos richesses naturelles. *(Applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UC-UDE.)*

#### POLITIQUE DES TERRITOIRES

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen des crédits de la mission « Politique des territoires » figurant à l'état B.

#### ÉTAT B

*(En euros)*

MISSION	AUTORISATIONS d'engagement	CRÉDITS de paiement
<b>Politique des territoires.....</b>	<b>351 877 143</b>	<b>415 743 441</b>
Aménagement du territoire .....	283 318 558	373 318 558
Dont titre 2 .....	9 516 000	9 516 000
Interventions territoriales de l'État .....	68 558 585	42 424 883

**M. le président.** L'amendement n° II-73, présenté par MM. Alduy et Mortemousque, au nom de la commission des affaires économiques, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit l'intitulé du programme « Aménagement du territoire » :

Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire

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

**M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques.** Mes chers collègues, j'ai conscience qu'il s'agit là d'un amendement majeur... *(Sourires.)* Cela dit, je suis au moins sûr que M. le président de la commission des finances n'invoquera pas l'article 40 à l'encontre de cet amendement ! *(Nouveaux sourires.)*

Le programme « Aménagement du territoire » retrace les moyens de fonctionnement et d'intervention de la délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires, la DIACT.

Le comité interministériel d'audit des programmes, le CIAP, a recommandé d'en modifier l'intitulé de manière à le « rapprocher de la réalité qu'il recouvre » et afin d'éviter toute confusion avec le nouveau document de politique transversale, également intitulé « Aménagement du territoire ». Il a proposé de retenir l'intitulé « Impulsion et coordination de la politique d'aménagement du territoire ».

Cette recommandation nous a paru tout à fait pertinente. Ce libellé a en effet l'avantage d'illustrer parfaitement le rôle de la DIACT.

Cet amendement, dont je précise qu'il a été adopté à l'unanimité par la commission des affaires économiques, a donc pour objet de modifier l'intitulé du programme dans le sens indiqué par le CIAP.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Roger Besse, rapporteur spécial.** Ce changement d'intitulé apportera une clarification tout à fait utile.

La commission des finances a donc émis, à l'unanimité, un avis favorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État.** Il est vrai que ce programme a un rôle d'impulsion et que son intitulé ne recouvre pas l'ensemble des actions que conduit l'État en faveur de l'aménagement du territoire.

Au départ, le Gouvernement n'était pas très favorable à cet amendement compte tenu du fait que la DIACT avait déjà changé de nom il y a deux ans : une nouvelle modification risquant d'être source de trouble.

Cela étant, les arguments développés par M. le président de la commission des affaires économiques sont très convaincants, et le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° II-73.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Nous allons procéder au vote des crédits de la mission « Politique des territoires », figurant à l'état B.

Je n'ai été saisi d'aucune demande d'explication de vote avant l'expiration du délai limite.

Je mets aux voix ces crédits, modifiés.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** Mes chers collègues, nous avons achevé l'examen de la mission « Politique des territoires ».

3

#### DÉPÔT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DÉBAT

**M. le président.** J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

N° 11 – Le 13 décembre 2007 – M. Jacques Valade interroge Mme le ministre de la culture et de la communication sur les conséquences de la mise en œuvre, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008 et pour une durée de six mois, de l'expérimentation de gratuité des musées. Présentée le 23 octobre 2007, conformément aux engagements du projet présidentiel et de la déclaration de politique générale du Premier ministre, cette initiative correspond à l'objectif de démocratisation de l'accès à la culture et devra faire l'objet d'une évaluation par un organisme extérieur. Elle concerne quatorze établissements nationaux, dont l'accès

aux collections permanentes sera gratuit ; quatre autres musées parisiens ont mis en place des dispositifs de gratuité ciblés sur les jeunes publics.

Il s'interroge sur l'intérêt d'une telle mesure en termes d'amélioration de l'accès aux musées de « nouveaux publics » qui n'ont pas l'habitude de les fréquenter, alors que des initiatives conduites jusqu'à présent à l'étranger ou dans certaines villes ne permettent pas d'observer des progrès significatifs sur ce point.

Il souhaite également avoir des précisions sur l'impact financier de l'expérimentation engagée. Au-delà des modalités de prise en charge et de compensation de son coût direct, à savoir la perte de recettes pour les établissements, évaluée à 2,23 millions d'euros pour 2008, il s'interroge sur les conséquences indirectes de la gratuité sur l'image des musées concernés, sur le mécénat dont ils peuvent bénéficier ou encore sur les éventuels effets de concurrence entre les musées gratuits et ceux dont l'accès resterait payant. Il lui demande donc si cette mesure ne doit pas s'inscrire dans le cadre d'une réflexion plus globale sur le pilotage de notre politique des musées.

*(Déposée le 6 décembre 2007 – annoncée en séance publique le 6 décembre 2007)*

Conformément aux articles 79, 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

4

#### DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Suriname relatif à la coopération transfrontalière en matière policière.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 115, distribué et renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

5

#### DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. Jean-Pierre Bel et les membres du groupe socialiste et apparentés une proposition de loi en faveur pouvoir d'achat.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 116, distribuée et renvoyée à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

6

#### TEXTE SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil portant suspension temporaire des droits de douane à l'importation de certaines céréales au titre de la campagne de commercialisation 2007/2008.

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3719 et distribué.

7

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Jean-Léonce Dupont un rapport fait au nom de la commission des affaires culturelles sur la proposition de loi de MM. Francis Giraud, José Balarello, Bernard Barraux, Michel Bécot, Pierre Bernard Reymond, Roger Besse, Jean Bizet, Jacques Blanc, Paul Blanc, Joël Bourdin, Dominique Braye, Mme Paulette Brisepierre, MM. Louis de Broissia, Christian Cambon, Jean-Claude Carle, Auguste Cazalet, Gérard César, Jean-Pierre Chauveau, Marcel-Pierre Cléach, Christian Cointat, Gérard Cornu, Mme Isabelle Debré, MM. Robert del Picchia, Gérard Dériot, Éric Doligé, Michel Doublet, André Dulait, Michel Esneu, Jean-Claude Etienne, Bernard Fournier, Yves Fréville, René Garrec, Mmes Joëlle Garriaud-Maylam, Gisèle Gautier, MM. Patrice Gélard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Alain Gournac, Adrien Gouteyron, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Hubert Haenel, Michel Houel, Mme Christiane Hummel, MM. Benoît Huré, Jean-Jacques Hyst, Jean-Marc Juilhard, Mme Christiane Kammermann, MM. Marc Laménie, André Lardeux, Robert Laufoaulu, Dominique Leclerc, Mmes Lucienne Malovry, Colette Mélot, MM. Alain Milon, Bernard Murat, Mmes Monique Papon, Catherine Procaccia, MM. Henri de Raincourt, Charles Revet, Philippe Richert, Mme Janine Rozier, MM. Bruno Sido, Mme Esther Sittler, MM. Louis Souvet, Yannick Texier, André Trillard, François Trucy et Jacques Valade, relative aux personnels enseignants de médecine générale (n° 70, 2007-2008).

Le rapport sera imprimé sous le n° 114 et distribué.

8

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, vendredi 7 décembre 2007 à neuf heures trente, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 2008, adopté par l'Assemblée nationale (n° 90, 2007 2008).

Rapport (n° 91, 2007-2008) de M. Philippe Marini, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation.

Examen des missions :

– Santé

M. Jean-Jacques Jégou, rapporteur spécial (rapport n° 91, annexe n° 27) ;

M. Alain Milon, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (avis n° 95, tome IV).

– Sport, jeunesse et vie associative (+ articles 51 *ter*, 51 *quater* et 51 *quinquies*)

M. Michel Sergent, rapporteur spécial (rapport n° 91, annexe n° 32) ;

MM. Bernard Murat et Pierre Martin, rapporteurs pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 92, tome VIII).

– Recherche et enseignement supérieur (+ articles 46, 47 et 47 *bis*)

MM. Philippe Adnot et M. Christian Gaudin, rapporteurs spéciaux (rapport n° 91, annexe n° 23) ;

MM. Pierre Laffitte et Jean-Léonce Dupont, rapporteurs pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 92 tome VII).

MM. Henri Revol et Jean Boyer, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques (avis n° 93, tome VI).

– Ville et logement (+ articles 60 et 61)

M. Philippe Dallier, rapporteur spécial (rapport n° 91, annexe n° 34) ;

M. Jean-Marie Vanlerenberghe, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (avis n° 95, tome VIII) ;

MM. Pierre André et Thierry Repentin, rapporteurs pour avis de la commission des affaires économiques (avis n° 93, tome X).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

*(La séance est levée le vendredi 7 décembre 2007, à zéro heure trente-cinq.)*

*La Directrice  
du service du compte rendu intégral,  
MONIQUE MUYARD*



## ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	<b>DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>	
<b>03</b>	Compte rendu..... 1 an	<b>155,70</b>
<b>33</b>	Questions..... 1 an	<b>97,60</b>
<b>83</b>	Table compte rendu..... 1 an	<b>25,80</b>
	<b>DÉBATS DU SÉNAT :</b>	
<b>05</b>	Compte rendu..... 1 an	<b>136,60</b>
<b>35</b>	Questions..... 1 an	<b>71,20</b>
<b>85</b>	Table compte rendu..... 1 an	<b>21,20</b>
<b>95</b>	Table questions..... 1 an	<b>14,00</b>
	<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>	
<b>07</b>	Série ordinaire..... 1 an	<b>797,70</b>
<b>27</b>	Série budgétaire..... 1 an	<b>98,80</b>
	<b>DOCUMENTS DU SÉNAT :</b>	
<b>09</b>	Un an.....	<b>638,20</b>

**En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande**

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(\*) Arrêté du 23 décembre 2006 publié au *Journal officiel* du 31 décembre 2006

---

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15  
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

---

**Prix du numéro : 1,80 €**