

Réunion du mercredi 8 novembre 2006

**Commission des finances, de l'économie générale et du plan
Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire**

(en application de l'article 117 du Règlement)

à 9 heures 30

S E S S I O N O R D I N A I R E D E 2 0 0 6 - 2 0 0 7

Coprésidence de M. Pierre Méhaignerie

*Président de la commission des finances, de l'économie générale
et du plan*

et de M. Patrick Ollier

*Président de la commission des affaires économiques,
de l'environnement et du territoire*

Projet de loi de finances pour 2007

. Mission Transports

. Budget annexe Contrôle et exploitation aériens

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

Audition de M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer

La séance est ouverte à 9 heures 30.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances – Nous abordons l'examen en commission élargie des crédits de la mission « Transports », du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » et du compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route ». Je suis heureux de coprésider avec le président Ollier cette réunion, dont je rappelle que l'interactivité est le principe : les questions devront être rapides, les réponses brèves.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques – Je suis heureux de vous accueillir dans la salle de réunion de la commission des affaires économiques.

Je me réjouis particulièrement de vous entendre, monsieur le ministre, puisqu'il se trouve que la SNCF est aujourd'hui en grève. La commission des affaires économiques a engagé en 2003 avec le Gouvernement une réflexion sur la mise en place d'un service minimum garanti, en privilégiant la concertation et le dialogue social. La circulation d'au moins un tiers des trains est en l'occurrence effective, et la mise en place, annoncée au mois de juillet de la charte pour une prévisibilité du service public des transports en période de perturbation ainsi que du comité de suivi constituent de bonnes nouvelles. Je souhaite que nous vous donnions les moyens de poursuivre une politique dont les résultats sont satisfaisants.

M. Daniel Paul - Spectaculaires !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques – Satisfaisants. J'ai refusé, Monsieur Paul, de désigner le rapporteur de la proposition de loi visant à imposer une législation en la matière afin que nous puissions continuer à privilégier le dialogue social. Je suis reconnaissant à M. Perben d'avoir œuvré en ce sens.

M. Dominique Perben, ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer – Concernant la grève à la SNCF, un TER sur deux, deux TGV sur trois et un Corail sur trois circulent.

De 2006 à 2007, toutes missions confondues, les crédits de mon ministère sont passés de 17 à 17,4 milliards d'euros, soit une hausse de 2 %. Pour le seul périmètre des transports, les crédits augmentent de 1 % ; les crédits d'investissement de l'AFITF augmentent quant à eux de 16%. Ce budget contribue au développement d'une politique de croissance. Les créations d'emplois, depuis quelques années, se concentrent dans deux grands secteurs : les services à la personne ; le BTP, constructions et infrastructures. Les trois principaux secteurs de mon ministère – transports, construction, tourisme – employaient plus de 3,6 millions de personnes à la fin de 2005. 258 000 emplois salariés permanents ont été créés depuis, soit plus 10 % dans la construction, plus 7 % dans le tourisme et plus 5 % dans les transports. La hausse dans le secteur de la construction a été de 3,6 % en 2005 et sera de 5 % environ en 2006. L'emploi salarié permanent était, quant à lui, de 1,350 million à la fin de 2005, et devrait croître de 50 000 personnes en 2006. Dans le même temps, l'emploi intérimaire augmentera de 15 000 équivalents temps plein. S'agissant des hôtels et de la restauration, l'augmentation sera en 2006 de l'ordre de 2 %. Selon des estimations réalisées par mes services, les dépenses d'investissement de l'État en matière de transports prévues dans le budget 2007 induiront dans l'ensemble de l'économie 7,1 milliards d'euros d'activité, ce qui correspond à 92 000 emplois par an, dont 61 000 emplois directs.

Première priorité de ce budget : le lancement de grands projets d'infrastructures. L'État poursuit en 2007 son effort grâce à la mobilisation des recettes de privatisation des sociétés d'autoroutes. L'AFITF demeure bien entendu la clé de voûte du financement des investissements. Ses dépenses s'élevaient à environ 900 millions en 2005, à 1,9 milliard en 2006 et elles atteindront 2,2 milliards en 2007, soit une progression de 16 %. Nous pourrions donc accélérer considérablement les projets du CIADT. Trois lignes à grande vitesse seront simultanément en chantier en 2007 : la LGV Est, la LGV Rhin-Rhône, la LGV Perpignan-Figueras. Nous préparons aussi l'avenir, avec un programme d'études et de débats consacré aux futures LGV : parmi elles, la LGV Sud-Europe-Atlantique et la deuxième phase de la LGV Est.

Nous poursuivons le développement de certains projets routiers, par exemple la mise à deux fois deux voies de la RN7, la poursuite de l'A34 et de l'A75 ; nous poursuivons en matière portuaire les travaux de deux nouveaux terminaux conteneurs à Marseille - Fos 2 XL. Par ailleurs, l'État remplira ses engagements au titre de l'actuelle génération des CPER : les crédits prévus en 2007 permettront d'atteindre un taux d'avancement du volet routier des contrats de plan de 92%. Ceux-ci devraient être achevés en 2008. L'État démarre aussi les nouveaux contrats de projet 2007-2013 en cours de négociation. Le budget 2007 de l'AFITF devrait également permettre d'engager la mise en œuvre des premiers programmes de développement et de modernisation d'itinéraires. Des crédits seront ainsi réservés dans ce budget, en priorité pour la route Centre-Europe Atlantique, la rénovation de l'autoroute Lyon-Saint-Etienne, la rocade de Bordeaux, le nouveau contournement de Strasbourg ainsi que la voie des Mercureaux à Besançon. Au total, l'AFITF consacra plus de 1 milliard aux projets contractualisés avec les collectivités territoriales, tous modes de transports confondus. En outre, l'AFITF innovera avec des partenariats public-privé en cours d'élaboration en matière ferroviaire – projet GSM-R de réseau de téléphonie ferroviaire –, fluviale – canal Seine-Nord – ou de transports collectifs – projet de liaison Charles-de-Gaulle Express entre Paris et Roissy.

Deuxième priorité : répondre aux attentes des Français en termes de sécurité. Les crédits destinés à l'entretien de notre patrimoine routier seront en hausse de 16% en 2007 – plus 63 millions -, ce qui constitue une inversion complète de tendance par rapport à l'érosion des années précédentes. Ils permettront en particulier d'accélérer le programme de mise en sécurité des tunnels routiers, notamment en Île-de-France.

S'agissant de la sécurité des infrastructures ferroviaires, le plan en faveur du renouvellement des voies ferrées prévoit une augmentation des crédits consacrés à la rénovation des voies en 2007. Les ressources des acteurs du système ferroviaire, SNCF et RFF, seront également mobilisées. Un contrat d'objectifs sera signé avec RFF et d'ici 2010, c'est 1,870 milliard supplémentaire qui devrait être mobilisé pour le renouvellement des voies.

S'agissant de la sécurité maritime, un effort exceptionnel d'investissement sera réalisé en 2007 pour la modernisation des équipements de surveillance maritime et l'extension du périmètre opérationnel des CROSS. De nouvelles stations radio et radars seront installées ; les voies radio et le système mondial de détresse seront quant à eux rénovés.

S'agissant de la sécurité aérienne, les effectifs de contrôle de la sécurité des avions seront renforcés.

Enfin, 500 nouveaux radars seront déployés en 2007 pour faire respecter les limites de vitesse, mais également pour contrôler le respect des feux rouges et les distances de sécurité.

Troisième priorité : privilégier le développement durable. 77 % des crédits finançant des projets CIADT au sein de l'AFITF sont affectés aux modes ferroviaire, fluvial et maritime contre 23 % pour le mode routier. Agir pour le développement durable, c'est aussi favoriser les transports collectifs ! 2007 sera l'année de la mise en service de l'autoroute ferroviaire entre Perpignan et le Luxembourg mais aussi de la mise au point de l'ambitieux projet d'autoroute de la mer franco-espagnole sur la façade atlantique. Les subventions au transport combiné, versées à partir du budget de mon ministère, seront aussi confortées dans le but de favoriser les grands axes « massifiés ».

Quatrième priorité : le transfert de la gestion des routes aux départements. J'étais conscient de la difficulté des discussions avec les conseils généraux et avec les syndicats représentant les salariés des services de l'équipement. Or, nous avons tous bien travaillé en parvenant à des accords avec les conseils généraux et le niveau d'information des personnels est tel que la sérénité l'a finalement emporté. Je rappelle tout de même que 30 000 agents sont concernés.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial de la commission des finances pour les programmes « Réseau routier national », « Sécurité routière », « Transports terrestres et maritimes », « Passifs financiers ferroviaires », « Sécurité et affaires maritimes », « Soutien et pilotage des politiques de l'équipement » et pour le compte spécial « Contrôle et sanction automatisés des infractions au code de la route » – Je me réjouis du chemin parcouru en quatre ans en direction d'une politique des transports et de l'équipement particulièrement favorable à la croissance, à l'emploi et à l'environnement. Les investissements ont été en outre considérablement accrus. Sur le plan de la méthode, de réels progrès ont été accomplis en terme d'efficacité, même s'ils restent insuffisants.

Quid, en revanche, des conditions d'exercice du contrôle parlementaire ? Je me suis même demandé si notre séance avait beaucoup de sens. L'article 159 du PLF pour 2006 disposait que le Gouvernement remettrait avant le 30 juin 2006 aux commissions des finances de l'Assemblée et du Sénat un rapport sur les conditions de gestion et les perspectives d'évolution du service annexe d'amortissement de la dette de la SNCF, en particulier dans la perspective de la mise en œuvre des normes comptables IFRS. Il y va de 9 milliards d'euros : excusez du peu ! Ce rapport devait être léger, nous avait-on dit, or, il est nul et nous l'avons reçu hier à 22 heures 13... C'est inacceptable ! Qu'en est-il donc de la préparation de la conformité ou non-conformité de la SNCF aux normes IFRS ?

M. le Ministre – La question du SAAD – service annexe d'amortissement de la dette – est complexe. La SNCF s'appêtant en effet à passer aux normes IFRS, un certain nombre de choses doivent être clarifiées. Cette question a été examinée en particulier par le ministère des finances et la somme en jeu est de l'ordre de celle que vous avez indiqué. L'amortissement et le service de la dette sont subventionnés par l'État, et la subvention de désendettement de la SNCF s'élèvera en 2007 à 627 millions. Dans le cadre de ce passage aux normes IFRS, l'État est prêt à confirmer son engagement à subventionner l'amortissement et le service de la dette dans le cadre du SAAD, ce qui permettra sa consolidation dans les comptes de la SNCF sans que les fonds propres de celle-ci soient dégradés.

Je regrette, au nom du Gouvernement, que le rapport n'ait pas été transmis dans les délais.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial – Pensez-vous que cette question puisse être réglée sans passer par loi ?

D'autre part, on peut se féliciter du rôle de l'AFITF, mais là encore se pose la question du contrôle parlementaire. Des crédits votés par le conseil d'administration de l'AFITF au mois de décembre nous sont présentés dans des documents budgétaires. Le « bleu » de la mission « Transports » présente un tableau des postes d'emploi et des crédits pour l'Agence en 2006 et 2007 mais les chiffres correspondant à la seule année 2007, il est très difficile de s'y retrouver !

Quelle vision avez-vous de notre contrôle de l'AFITF ? Est-elle, selon vous, un acteur de la politique des transports, ou bien un simple « tiroir » budgétaire ?

M. le Ministre – M. Ollier étant membre du conseil d'administration de l'AFITF, l'articulation institutionnelle avec le Parlement est patente. Un compte rendu annuel de l'emploi des crédits de l'AFITF est en outre diffusé aux membres du conseil d'administration. Peut-être pourrait-il être distribué aux membres des commissions compétentes ?

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques – Je souscris pleinement à cette idée.

M. le Ministre – Concernant le SAAD, enfin, il ne me semble pas nécessaire d'en passer par la loi.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial – Qu'en est-il de la réalisation des grands choix d'infrastructures annoncés depuis 2002 ? Vous avez évoqué le canal Seine-Nord, où les difficultés d'arbitrage sont connues. Je comprends que les décisions de lancement des procédures d'utilité publique aient été prises récemment, mais où en est-on aujourd'hui ? A une simple étape administrative ? Le choix politique de la réalisation du canal est-il effectif, les experts considérant qu'il n'est pas possible de l'envisager en même temps que la liaison Lyon-Turin ? Le Gouvernement fera-t-il les deux ? Il faut, enfin, donner acte au Gouvernement d'avoir su mobiliser les PPP, mais quels sont, à court terme, les investissements qui seront effectivement réalisés ?

M. le Ministre – La décision politique est prise, mais un projet d'une telle ampleur nécessite une continuité de décision. Ne soyons pas naïfs. Le combat sera permanent, car nombreux sont ceux qui, dans notre système politico-administratif, ne croient pas au fluvial.

S'agissant du PPP, il faudra également se battre, et le Parlement devra soutenir les ministres qui s'y montrent favorables. Sans tomber pour autant dans l'excès, nous devons recourir plus largement au PPP. Des évaluations préalables sont en cours sur les PPP routiers, et des appels à candidature pourraient intervenir d'ici la fin de l'année. Pour ce qui est du ferroviaire, j'ai évoqué le projet Charles-de-Gaulle Express, et la LGV Sud-Ouest pourrait également bénéficier de ce dispositif.

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial – Pour cette dernière, la décision a-t-elle été prise ?

M. le Ministre – Oui.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances – Y a-t-il des pays capables d'investir à la fois dans le fluvial, l'autoroutier, le ferroviaire, l'aérien et le maritime ? Il est inévitable de faire des choix.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial de la commission des finances pour les programmes « Transports aériens » et « Météorologie » et pour le budget annexe « Contrôle et exploitation aériens » – S'agissant du budget annexe « Contrôle et exploitation aériens », la productivité des personnels a chuté de 10 % entre 2001 et 2003. Depuis, nous avons regagné du terrain, sans pour autant revenir au niveau de 2001. Est-il possible de continuer à augmenter les redevances, même faiblement ? Ne serait-il pas préférable de bloquer leur hausse et de demander la reprise des efforts de productivité ?

Par ailleurs, il n'est pas dans l'esprit de la LOLF d'imputer sur le budget annexe la part croissante de la taxe d'aviation civile. Alors que ces redevances devaient couvrir la continuité territoriale avec les DOM-TOM, ils financent la dérive du coût du régime de retraite des fonctionnaires !

M. le Ministre – Je peux inviter les personnels accentuer leur effort de productivité, mais il ne m'appartient pas de me prononcer sur le blocage des taux de redevance, d'autant plus que nous ne savons rien des futures contraintes, notamment en matière de sécurité. Il est vrai qu'une part de ces redevances reste affectée au budget de l'État, mais nous allons la résorber. Nous sommes dans une phase de transition.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances – Je vous remercie. Je vais maintenant donner la parole aux rapporteurs pour avis, et M. de Courson l'aura de nouveau par la suite, pour poser ses autres questions.

M. Martial Saddier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques pour la mission « Transports » – Monsieur le ministre, je salue votre engagement d'augmenter les moyens de la sécurité routière, notamment en ce qui concerne les tunnels d'Île-de-France. Mais pourriez-vous nous parler de la galerie de sécurité prévue par les gouvernements italien et français pour le tunnel de Fréjus, et nous confirmer qu'il ne s'agit pas là d'un moyen d'augmenter la capacité de circulation ?

Pourriez-vous également nous informer du contenu du projet de décret d'application de l'article 10 de la loi relative à la sécurité et au développement des transports ?

S'agissant d'autre part de la sécurité sur le réseau ferré national, quelles sont les principales mesures du plan que vous avez annoncé le 22 mai dernier ?

En matière fluviale, qu'en est-il du programme de rénovation de grande ampleur des barrages, évalué à 500 millions d'euros, et pour lequel un PPP est envisagé ?

Quant à la sécurité des usagers, nous avons tous été frappés par les événements de Marseille. Quelles mesures le Gouvernement a-t-il décidées lors de la réunion de crise ?

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques pour le programme « Transports aériens » – Ce budget atone est dans la continuité des années précédentes, car il est construit sur des prévisions clairement sous-estimées, au regard de la hausse du trafic constatée au premier semestre de cette année, et qui en outre ne concordent pas entre elles. L'hypothèse de croissance retenue par la DGAC pour 2007 dans le calcul du taux de la TAC est seulement de 3 %, pour une croissance attendue du trafic aérien de l'ordre de 4,5% à 5% pour l'ensemble du trafic passagers.

Ces prévisions conduisent au maintien de taux élevés, qu'il s'agisse de la TAC – pour le financement du budget annexe – ou de la taxe d'aéroport – pour celui des mesures de sûreté. En outre, nombre d'inégalités perdurent, comme l'exonération de taxe d'aéroport pour l'aviation d'affaires, laquelle bénéficie pourtant des efforts de sûreté consentis par l'aviation générale.

Concernant l'ouverture de nouvelles lignes destinées à l'aménagement du territoire, aucun crédit n'est prévu cette année. Ce sont les *low cost* qui ouvrent des lignes, alors que leur modèle socio-économique reste discutable et qu'elles se désengagent sans vergogne lorsqu'elles ne trouvent plus leur intérêt à exploiter les lignes.

Par ailleurs ce budget est très timide quant à l'augmentation du personnel destiné à exécuter des contrôles OACI et UE et sans commune mesure avec une véritable politique de sécurité à la hauteur des enjeux.

Toujours concernant les problèmes de sécurité, les effectifs du BEA augmentent de 3 %, ce qui est nettement insuffisant. La mission d'information de l'Assemblée sur la sécurité aérienne avait préconisé, au vu des charges du BEA liées à sa compétence nationale et internationale, une augmentation immédiate de 20 % de ses moyens en personnel.

Quant à Aéroports de Paris, suite à la loi du 20 avril 2005 relative aux aéroports, qui a transformé son statut et ouvert son capital, elle a demandé à son personnel d'augmenter sa productivité d'ici 2010 de 15 % par employé, alors que dans le même temps elle va distribuer 50 % de son résultat net sous forme de dividendes à ses actionnaires. Je livre cette remarque à la réflexion de mes collègues.

Je note par ailleurs que, lors de l'audition de ses responsables, Air France, devenue société privée, s'est plainte de la situation monopolistique d'ADP, elle-même privatisée, et de son souci de rentabilité dans la négociation du contrat de régulation économique.

Permettez-moi à présent, monsieur le ministre, de vous poser quelques questions.

Où en est le projet de décret qui vise à ce qu'un transporteur aérien exerçant son activité à partir d'une base située sur le territoire national ne pourra plus s'exonérer de ses obligations en matière de paiement de cotisations sociales, particulièrement les retraites ? Selon la DGAC, l'application de ce décret induirait une augmentation des coûts qui pourrait être absorbée par une augmentation de deux euros du tarif des billets. Cette question concerne un certain nombre de *low cost* à fort développement dont le personnel est basé en France.

Quel sera, d'autre part, le rôle de l'AESA dans l'harmonisation des conditions de travail des personnels du transport aérien ?

La Commission européenne a publié le 9 décembre 2005 ses lignes directrices sur le financement des aéroports et les aides d'État au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux. Pouvez-vous préciser ce régime et la circulaire en préparation ?

Quelle a été la position défendue par la France concernant la licence MPL – *Multicrew Pilot License* – qui fait passer le temps de formation des pilotes de 140 heures réelles de vol à seulement 60 ? Elle a été proposée par l'OACI et adoptée au Parlement européen en dépit des recommandations des professionnels de l'aérien et du rejet énoncé par la mission d'information de l'Assemblée dans sa recommandation n°6.

Concernant l'accord provisoire intervenu le 5 octobre 2006 entre la Commission européenne et les États-Unis en matière de transferts de données personnelles par les transporteurs aériens, les membres des délégations de l'Assemblée nationale et du Sénat pour l'Union européenne ont souligné que le Parlement français était l'un des rares parlements nationaux à ne pas s'être prononcé par un vote, après débat en séance public. Il apparaît nécessaire que l'accord définitif, touchant aux libertés publiques, soit soumis à la procédure d'approbation parlementaire. Monsieur le ministre, pouvez-vous vous engager à soumettre au Parlement cet accord ? Quels sont, par ailleurs, les termes de la négociation ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques pour le programme « Sécurité et affaires maritimes » – De nombreux progrès ont été réalisés ces dernières années en matière de sécurité maritime. Le radar Corsen sera installé en novembre, tandis que Jobourg et Gris Nez devraient l'être en juillet 2007, selon vos déclarations qui ne me satisfont pas, car les crédits ont été votés voici de nombreux mois. J'ai entendu parler de problèmes de sous-traitance. Qu'en est-il exactement ? Comment raccourcir les délais ?

Par ailleurs, à présent que les tribunaux de grande instance du Havre, de Brest et de Marseille sont devenus parfaitement opérationnels dans le traitement des affaires maritimes, ne conviendrait-il pas de décharger le tribunal de Paris de ses compétences en matière de pollution maritime au profit de ces trois tribunaux ?

Concernant le pavillon français, nous avons également avancé. Quinze nouveaux navires sont immatriculés au Registre International Français, et vingt à vingt-cinq autres devraient l'être d'ici la fin de l'année, ce qui représente en tout 250 emplois de marins.

Par ailleurs, le GIE fiscal est en débat à Bruxelles, mais pouvez-vous nous garantir qu'il sera voté le 31 décembre ?

Nous manquons de marins, et ce fut une erreur, je le crois, que d'avoir transféré aux régions les écoles de la marine marchande. La formation des marins doit dépendre de l'entité nationale, et la régionalisation fait perdre un temps très précieux.

Pour ce qui est des ports, où en est le dialogue social à Marseille ?

Enfin, quelle est aujourd'hui la politique de fret ferroviaire de la SNCF, qui semble à l'origine de la grève d'aujourd'hui ?

Je terminerai mon propos en évoquant les autoroutes de la mer. Il est heureux que la France et l'Espagne se soient enfin accordées pour mettre en place une autoroute de la mer atlantique : quel en sera le calendrier ? Quelles contraintes allez-vous tenter de faire accepter aux Espagnols ?

M. le Ministre – S’agissant de la régénération des voies ferrées, il est prévu 1,8 milliard d’euros sur cinq ans, et un effort de 260 millions a été fait cette année. Les sommes investies seront portées à 992 millions en 2007, suite à l’audit des experts de Lausanne.

Je viens par ailleurs de signer le décret d’application de l’article 10 de la loi relative à la sécurité et au développement des transports, qui achève de transposer la directive sur la sécurité des tunnels de plus de 500 mètres.

Concernant le tunnel du Fréjus, la commission intergouvernementale franco-italienne a proposé les caractéristiques techniques d’une galerie de sécurité de huit mètres, laquelle ne saurait permettre d’augmenter le trafic. La largeur « roulable » de cette galerie ne serait d’ailleurs que de 6,60 mètres, et la convention alpine a bien établi qu’il n’y aurait qu’une seule voie par sens.

S’agissant de la sécurité aérienne, il est prévu d’augmenter les effectifs budgétés sur 2007, qui passent de 820 à 850. Les contrôleurs, quant à eux, passeront de 29, fin 2004, à 37 en 2007, avec une augmentation significative des contrôles réalisés : 2 000 contrôles sont prévus en 2007, alors qu’il n’y en avait que 1 200 en 2003. La France sera alors en tête de tous les pays européens pour le nombre de contrôles.

Le projet de décret concernant les *low cost* est en cours de signature.

Sur la clarification des droits applicables, la DGAC a préparé un projet de décret pour qu’en matière de transport aérien, l’existence d’une base d’exploitation répondant à la définition introduite dans le projet caractérise le fonctionnement de cet établissement. Nous pourrions ainsi imposer un certain nombre de normes françaises.

Par ailleurs, l’AESA est une agence de sécurité qui n’a pas de compétence directe en matière sociale.

S’agissant de la licence des contrôleurs aériens, nous avons prévu de compenser le temps de formation des personnels de la DGAC.

Pour ce qui est du secteur maritime, il est vrai que des retards sont imputables aux sous-traitants, et nous allons nous battre pour accélérer le rythme.

Je rappelle que je suis attaché à la spécificité du régime des marins, justifiée par leurs conditions particulières de travail. Le RIF fonctionne bien, et il importe de régler maintenant la question du GIE fiscal. Nous discutons avec la Commission pour trouver une solution raisonnable.

Quant aux écoles de la marine marchande, le décret en Conseil d’État sur la décentralisation est en cours d’élaboration, et j’ai demandé au Conseil supérieur de la marine marchande de réfléchir à la formation et à l’attractivité des métiers. Dans cette affaire, j’essaie d’appliquer la loi de décentralisation, tout en harmonisant le fonctionnement des écoles.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur pour avis – Le problème n’est pas tant de déterminer qui gèrera ces écoles que de pallier la pénurie de marins. Il convient de mettre en place un plan stratégique de développement des unités de marins.

M. le Ministre – J’en suis d’accord, et nous pouvons discuter d’un tel plan avec les responsables des régions. Les régions sont très motivées en la matière, car l’activité maritime est importante pour leur économie, alors que l’État n’a pas toujours porté l’attention nécessaire à ce problème.

Concernant les ports, et en particulier la situation sociale à Marseille, les discussions vont s'engager. Les événements du Havre nous laissent de l'espoir, même si les conditions sont différentes.

S'agissant du fret ferroviaire, nous devons relever le défi, dans un contexte d'ouverture des marchés à la concurrence depuis mars dernier. Cela étant, pour l'instant, la part des opérateurs privés reste marginale. Le fret ferroviaire de la SNCF doit améliorer sa qualité commerciale. Il est impératif que les services soient fiables, afin d'améliorer l'articulation entre le ferroviaire et le portuaire.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances – Je vous remercie. Je donne maintenant la parole aux représentants des groupes.

M. Maxime Bono – Le cadre budgétaire que vous nous présentez, monsieur le ministre, apparaît comme la conséquence de décisions déjà prises – décentralisation, cession des sociétés concessionnaires d'autoroutes -, plutôt que le reflet d'une volonté politique.

S'il est vrai que le budget est en baisse, une fois rapporté à son plus juste périmètre après la décentralisation des routes au profit des départements, nous retrouvons une certaine stabilité.

S'agissant des routes, il est prévu de transférer 185 millions d'euros aux départements pour qu'ils les entretiennent et les mettent aux normes. Or, 13 % des 16 180 kilomètres de routes transférées sont en très mauvais état, faute d'avoir été régulièrement entretenues dans le passé. Ces 185 millions se révèlent donc très insuffisants et nous proposerons des amendements pour abonder les moyens des départements.

Le programme « Transports terrestres et maritimes » affiche des crédits en baisse de 9 %, alors qu'il est censé contribuer à améliorer la desserte du territoire et favoriser le rééquilibrage des modes de transport. Cela ne suffira pas.

S'agissant ainsi des crédits du rail, nous sommes bien loin des promesses de mars 2006, notamment sur la régénération. L'audit de l'École polytechnique de Lausanne avait préconisé une augmentation de 500 millions par an des crédits affectés au réseau pour le maintenir en l'état dans son intégralité. Je rappelle que 1 500 kilomètres de notre réseau ont été mis en ralentissement, et que bien d'autres tronçons ne sont plus aux normes, compte tenu des vitesses que peuvent atteindre les nouveaux matériels. Vous avez annoncé, monsieur le ministre, 110 millions en 2006 et 260 millions pour 2007. Nous sommes loin des 500 millions préconisés, et pendant ce temps le réseau se dégrade, comme en témoigne l'accident de 2006. De surcroît, sur les 110 millions de 2006, 70 millions ont été transférés de la ligne « Contribution au désendettement » à la ligne « Subventions de régénération », et 40 autres millions ont dû être dégagés sur les ressources de RFF et de la SNCF. La même observation vaut pour les 260 millions de 2007 : 70 millions correspondent à un simple transfert, et seuls les 46 millions versés par l'AFITF correspondent à une véritable expression de volonté politique. Envisagez-vous d'accorder des moyens supplémentaires à la régénération du réseau ?

Nous sommes par ailleurs très inquiets au sujet de l'AFITF. Je rappelle que 40 milliards d'euros de dividendes étaient attendus, que la vente des sociétés d'autoroutes devait rapporter 14 milliards, mais que seuls 4 de ces 14 milliards ont été affectés à l'AFITF. Surtout, l'agence, qui devait initialement financer les projets du CIADT, doit également prendre en charge les contrats de plan État-régions, les transports urbains et la protection du littoral, si bien qu'en fin de compte, la route représente 45 % des crédits de l'AFITF, les autres modes se partageant les 55 % restants. Au vu de l'ensemble des projets que l'AFITF doit financer d'ici 2012, il manquera 7 milliards. Comment allez-vous faire, sachant que les difficultés de financement de l'AFITF vont commencer dès 2008 ? Y aura-t-il des recettes nouvelles ? Lesquelles ? Je crains que la réponse ne réside dans le partenariat public-privé. Nous n'y sommes pas opposés par principe, mais à ce niveau de participation, l'expression de la puissance publique risque d'en souffrir. Or, le budget de l'État devrait refléter une véritable volonté politique.

Vous avez par ailleurs décidé de ne plus financer les plans de déplacements urbains, ce que je regrette profondément. Vous avez manqué l'occasion de restaurer le lien social, notamment dans les quartiers en difficulté.

Quant aux transports en commun en site propre, une dotation a été prévue, mais des disparités importantes subsistent entre les régions – de l'ordre de 30 % ici, de 10 ou 15 % là, et 0 % pour Nantes ! Les 50 millions ajoutés seront-ils réservés aux projets déjà retenus, ou bénéficieront-ils à des projets nouveaux ?

Enfin, je n'ai rien trouvé sur le chèque transport dans les crédits de votre ministère. Comment pouvez-vous alors demander aux entreprises de faire des efforts, alors que vous ne faites rien pour vos propres agents ?

M. Daniel Paul – À l'heure où les lieux de travail sont de plus en plus éloignés des lieux d'habitation, où les déplacements professionnels et personnels augmentent, où les échanges économiques se multiplient, sur le plan national et international, le budget des transports doit être en mesure de relever ces défis.

Or, les crédits de la mission « Transports » diminuent de 5,3 %, et seuls les fonds de concours des collectivités locales, concernant des projets contractualisés, permettent de maintenir le niveau des dépenses. De surcroît, 1,4 milliard d'euros proviennent d'une recette ponctuelle, la privatisation des autoroutes, traduction d'un nouveau désengagement de l'État dans le domaine des transports. Et que dire des PPP, quand on sait que l'intervention privée est liée à une bonne rémunération des capitaux investis ?

Outre le manque de moyens, vos orientations mêmes sont critiquables.

Première faute, vous confirmez votre choix pro-routier, comme en témoigne la répartition du budget de l'AFITF : 45 % pour le routier, 55 % pour l'ensemble des autres modes. Votre engagement en faveur du développement durable trouve vite ses limites, car le transport routier est responsable de 94 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Vous confirmez la faiblesse de vos engagements dans le transport combiné, puisqu'aucune aide au démarrage n'est prévue. Alors qu'auparavant, la technique du transport combiné rail-route bénéficiait d'un appui financier, versé par l'État directement à la SNCF, cette subvention a été remplacée en 2003 par une aide directe aux opérateurs, étendue à tous les types de transport combiné – rail-route, fluvial-route, mer-route. Elle est désormais attribuée en fonction du nombre de transbordements, ce qui ne poserait pas de problème si ce changement de mode d'attribution n'était accompagné d'un changement des montants concernés ! En effet, de 2001 à 2006, nous sommes passés de 95 à 24 millions d'euros, alors même que le périmètre d'intervention était élargi ! On le voit, les effets d'annonce de votre gouvernement nécessitent quelques bémols...

La sécurité, qui fait pourtant partie des objectifs affichés par votre gouvernement, pâtira également de votre politique de laisser faire et d'exonération de cotisations sociales pour les employeurs favorisant le tout-routier. Les pratiques en vigueur dans ce secteur sont connues, avec la concurrence « libre et faussée » de compagnies de l'Europe de l'Est qui exercent une pression à la baisse sur les conditions de travail des salariés, au détriment des exigences de sécurité.

Le rail, mode de transport le plus sûr et le moins polluant, souffre une fois encore d'un manque évident de soutien. Le transport de marchandises a plus que doublé depuis les années 1970, mais le fret ferroviaire a perdu un quart de ses parts de marché, ce qui est inacceptable. Le plan fret, validé en mars 2005 par la commission européenne, misait sur le versement de 1,5 milliard à l'activité pour assurer son redressement. Assorti de contreparties fixées par Bruxelles, il s'avère aujourd'hui catastrophique. Outre une ouverture à la concurrence anticipée de neuf mois, la mise en œuvre du plan a contraint l'entreprise à réduire en volume les marchandises transportées ainsi que les capacités.

Un signe volontariste doit être donné en faveur du ferroviaire. La solution n'est pas dans une fuite en avant qui favorise la concurrence entre opérateurs ferroviaires, pour casser les statuts des cheminots et l'opérateur public, sans parler des risques en matière de sécurité et de conditions de travail. La solution n'est pas dans la structuration actuelle de la SNCF, prélude à une filialisation du fret ferroviaire, synonyme de nouvelles fermetures de lignes, de poursuite des suppressions d'emplois statutaires, après les 14000 supprimés depuis 2002 sur les lignes et dans les ateliers. Il faut d'urgence aider le réseau, comme l'avait recommandé l'audit de l'an passé.

Enfin, nous demandons que cesse le chantage à rencontre des cheminots, pris eux aussi dans l'étau de la concurrence entre les salariés. La force de ce secteur est de disposer de salariés bien formés, travaillant dans des conditions raisonnables. Comptez-vous, dans ce domaine essentiel, compte tenu de la position géographique de notre pays, vous soumettre en permanence aux pressions du marché ?

S'agissant du secteur portuaire et maritime, que dire de l'ouverture à la concurrence du remorquage au Havre, par le biais d'un agrément donné à une seconde entreprise ? Alors que le marché n'est pas en expansion – les trafics seraient encore en baisse en 2006, – la concurrence risque de mettre à mal l'une ou l'autre des entreprises, voire les deux. Une étude de 2003 montrait qu'il n'y a pas de place pour deux compagnies au Havre, sauf à fragiliser les équilibres économiques et sociaux avec, à terme, le passage de quatre à trois hommes à bord des remorqueurs, ce qui poserait un problème de sécurité.

En résumé, ce budget consacre un désengagement de l'État, dans un contexte où la crise énergétique et la pollution atmosphérique sont des plus préoccupants. Il évacue une fois de plus le débat nécessaire sur les recettes dans le secteur des transports ! Une nouvelle fois, vous comptez sur les forces du marché pour organiser ce secteur. Le constat à dresser est pourtant amer. La concurrence interne qui sévit dans tous les secteurs dégrade les conditions de travail des salariés et menace leurs droits sociaux. Nous demandons, sur toutes ces questions, une réorientation tant au niveau national qu'euro-péen.

M. le Ministre – S'agissant de la décentralisation, le transfert de 185 millions correspond à l'euro près aux crédits d'entretien réalisés par l'État sur les routes décentralisées. Cette mesure a d'ailleurs été validée par la commission de conciliation.

Nous respectons par ailleurs le plan de régénération. Il s'agit là d'une vraie rupture positive sur le moyen terme, car nous avons, les uns et les autres, laissé quelque peu le ferroviaire de côté. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. En 2007, la contribution globale de l'État aux charges d'infrastructures ferroviaires s'élèvera à 992 millions, ce qui est non négligeable.

En 2006, nous avons renouvelé 470 kilomètres de voies – 420 l'ont été en 2005, et 540 sont prévus en 2007. Par ailleurs, les travaux réalisés auront permis de lever cette année 340 kilomètres de ralentissement et d'éviter 90 kilomètres de nouveaux ralentissements. Cet effort sera poursuivi en 2007, conformément à l'engagement de lever 80 % des ralentissements d'ici la fin de 2007.

Concernant l'évolution du financement de l'AFITF, je rappelle que, sur 2005-2006-2007, l'effort a été considérable. Les abondements effectués, y compris au cours des derniers mois, ont eu des conséquences directes sur l'exécution des contrats de plan État-régions : des chantiers arrêtés ont repris, de nouveaux ont été engagés, grâce à quoi, l'an prochain, les volets routiers des CPER pourront être exécutés à 92 %.

Mais si, aujourd'hui, l'AFITF dispose de recettes pérennes et de recettes exceptionnelles, nous devons réfléchir, pour l'avenir, au meilleur système de financement de nos infrastructures, car les PPP ne régleront pas tout. Notre système est actuellement complexe, hybride, et ne répond pas à une logique d'ensemble. La Suisse a su faire des choix, mais ce pays, à la différence du nôtre, est géographiquement assez homogène. Il nous faudra mener cette réflexion.

S'agissant du chèque transport, les crédits figurent dans l'action « Compensation sociale en faveur de la politique de mobilité », au sein du programme « Transports terrestres et maritimes ».

Concernant les transports urbains, j'ai tout fait pour régler les problèmes entre les uns et les autres, et je vous demande de le reconnaître. J'ai sous les yeux un communiqué commun de presse du ministre des transports que je suis, du GART et de l'Association des maires des grandes villes de France, afin que l'ensemble des agglomérations en matière de crédits pour les transports en site propre soient traitées de manière homogène. C'est aujourd'hui le cas, suite aux décisions que j'ai proposées au Premier ministre et qu'il a validées. La situation est assainie.

Je rappelle par ailleurs à M. Paul que 32 millions d'euros d'aides au transport combiné sont inscrits dans ce projet de budget : ce n'est pas rien !

En ce qui concerne le débat entre ferroviaire et non-ferroviaire, il ne faut pas faire preuve de misérabilisme ! N'oublions pas que le budget de l'AFITF, donc du non routier, est en fait intégralement financé par la route, y compris par la privatisation des sociétés d'autoroutes. Quant à l'évolution du trafic, je crois qu'à force d'efforts les résultats de 2005 doivent tous nous réjouir : +10 % pour les TER, très forte augmentation des transports urbains, +5 % pour le trafic voyageurs SNCF, -1,4 % pour le trafic routier voyageurs.

M. Michel Bouvard – Sans revenir sur les chiffres, qui sont difficiles à comparer compte tenu des évolutions de périmètre, je veux insister sur l'importance que le groupe UMP attache à la progression des crédits consacré à l'investissement, qu'ils proviennent directement du budget ou bien de l'AFITF. C'est la raison pour laquelle nous soutenons ce projet.

Beaucoup a été fait au cours de cette législature : réorientation vers la régénération du réseau ferroviaire ; lancement, pour la première fois, de plusieurs infrastructures à grande vitesse en même temps ; décentralisation du réseau routier ; politique audacieuse de sécurité routière ; nécessité d'assumer l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire dans le cadre de l'adoption des paquets ferroviaires par les gouvernements antérieurs, réforme des transports parisiens, développement des autoroutes ferroviaires, relance de la politique portuaire. Je crois que l'on n'a guère à rougir d'un tel bilan.

Pour autant, un certain nombre de questions demeurent. La première a trait aux capacités de l'AFITF à faire face, au-delà de 2008, aux 17,5 milliards d'euros d'investissements prévus pour la période 2006-2012, auxquels il convient d'ajouter Seine Nord et Lyon-Turin, à propos duquel vous n'avez pas répondu.

S'agissant de l'AFITF, nous sommes dans le schéma qui figure page 117 du projet annuel de performance, et qui n'apparaît guère simplifié par rapport à celui que nous avons dénoncé dans le cadre de la MEC ferroviaire : nous étions à l'époque dans une logique de triangle, nous n'avons pas progressé puisque nous en sommes aujourd'hui à un quadrilatère... Il y aura également lieu de réfléchir à de nouveaux financements.

En ce qui concerne la décentralisation, quelques ajustements sont encore intervenus en première partie loi de finances et nous ne sommes maintenant pas loin d'un schéma honnête. Mais que deviennent les parcs de l'équipement ? On nous avait promis une décision en début d'année or nous avons toujours pas d'information alors qu'il s'agit d'un sujet très important pour les départements. Où en sont, par ailleurs, les négociations sur la demande française de financements dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport ? C'est un point important pour plusieurs infrastructures ferroviaires. Il serait souhaitable que nous disposions d'un tableau d'ensemble et de réponses précises.

Je ne reviens pas sur ce qui a été dit à propos du SAAD. Je ne partage pas l'analyse selon laquelle cette affaire pourrait être réglée sans passer par la voie législative, compte tenu de la mise en œuvre de la LOLF, mais il s'agit d'un débat juridique que nous pourrions tenir par ailleurs.

Quelle mesure le Gouvernement entend-il prendre après l'annulation du décret sur le temps de travail dans le transport routier ?

Où en est-on des crédits prévus par la Caisse des dépôts pour les PPP ?

Où en est la négociation européenne sur l'eurovignette, ressource potentielle pour l'AFITF dans les années qui viennent ?

Enfin, s'agissant des transports urbains de voyageurs, quel est le taux de mobilisation des crédits à taux minoré proposés par la Caisse des dépôts ?

M. Charles de Courson, rapporteur spécial – Les dépenses de sûreté explosent, passant de 90 millions d'euros en 2000 à 600 millions l'an prochain. Tout ceci est financé par la taxe d'aéroport. Faut-il continuer à couvrir à 100 % ces dépenses, qui vont encore augmenter du fait des nouvelles mesures imposées par les États-Unis ? Par ailleurs, pourquoi en reste-t-on à une taxe qui n'est guère incitative alors que vous aviez donné l'an dernier votre accord pour essayer de faire évoluer le système vers une plus grande responsabilisation des compagnies aériennes ?

Voilà trois ans que je ne cesse de dire que la France n'occupe que des parts de marché extrêmement faibles dans le développement des *low cost*, qui ne représentent que 17 % des sièges offerts dans notre pays, contre 30 % en moyenne européenne, 32 % en Allemagne, 45 % en Italie, 42 % en Espagne, 52 % au Royaume-Uni. Or notre frilosité a un coût élevé en termes de desserte et de retombées économiques. Peut-on enfin envisager de passer d'une attitude défensive à une attitude offensive, au bénéfice de notre pays ?

Enfin, il nous faut trouver plusieurs milliards d'euros pour soutenir EADS. Je fais depuis trois ans des propositions pour le soutien à la recherche, autour de l'idée très simple qu'on demande aux entreprises du secteur de rembourser par anticipation un certain nombre d'avances et que l'on majore les subventions à la recherche, qui apparaissent très faibles. Les chefs d'entreprise, la commission des finances, votre prédécesseur, tout le monde est d'accord mais on n'avance pas. Pourrait-on enfin s'engager dans ce sens ?

M. le Ministre – En ce qui concerne le projet Lyon-Turin, la CIG poursuit son travail dans les délais prévus. Le groupe de travail économique, juridique et financier remettra très prochainement ses propositions. L'avant-projet de référence devrait être validé par la CIG en décembre prochain. Les ministres italien et français ont confirmé en juillet dernier leur volonté de voir l'opération engagée avant 2010, et nous l'avons fait savoir à la Commission européenne.

Les difficultés rencontrées en Italie dans le val de Susse sont préoccupantes. Les travaux ont déjà pris un an et demi de retard, mais si l'on devait aller vers une modification d'itinéraire comme on l'entend parfois dire, cela conduirait à abandonner celui qui avait été retenu dans le cadre du traité franco-italien, donc un décalage de plusieurs années qui pourrait avoir pour effet que l'opération ne commence plus dans la période budgétaire européenne 2007-2013 mais seulement après. Il paraîtrait donc très dangereux de faire ainsi en sorte que ce sujet ne soit plus d'actualité pour la Commission. C'est ce que j'ai dit clairement lors de la réunion des ministres du groupe de Zurich.

Pour sa part, la France poursuit le processus. L'enquête publique a été lancée dans les délais annoncés, en juin et juillet derniers. Ses résultats sont positifs : il n'y a pas d'opposition de fond. Le décret de DUP est attendu fin 2007, après avis du Conseil d'État. En ce qui concerne les accès français au tunnel international, nous avons déjà fait le choix de l'itinéraire du Bas Dauphiné. RFF va commander les études d'avant-projet sommaire et je lui ai demandé de faire également des propositions de phasage de l'opération. On le voit, côté français, les choses se passent dans de très bonnes conditions.

Le rapport qui a été rendu à propos des parcs de l'équipement a permis de détendre quelque peu l'atmosphère et de sortir d'une approche trop idéologique. Les présidents de conseils généraux me paraissent adopter une attitude pragmatique et ouverte. Dès que le rapport que je dois au Parlement lui aura été remis, c'est-à-dire avant la fin de l'année, nous procéderons à un examen cas par cas avec les départements, l'idée étant que le texte législatif reflète la situation concrète département par département.

M. Michel Bouvard – Sera-t-il possible d'aboutir avant la fin de la législature ?

M. le Ministre – Je ne le pense pas, mais il me semble que ce sujet fait désormais l'objet d'un consensus politique.

S'agissant de la sûreté, je mesure comme vous, monsieur de Courson, l'évolution des contraintes donc des coûts. Il faut un système plus incitatif et je suis preneur de toutes les suggestions pour qu'il soit le plus vertueux possible.

Je suis assez d'accord avec vous sur les compagnies à bas coût : la culture ambiante nous a fait passer à côté de chances pour notre économie comme pour nos consommateurs. Il faut donc que nous nous montrions plus offensifs.

Je rappelle que les difficultés industrielles d'EADS ne sont pas liées à la conception de l'A380, mais à sa mise en œuvre industrielle et plus particulièrement à un problème de câblage électrique. Le groupe va lancer une vaste réorganisation afin de dégager des gains de productivité. J'ai rencontré les représentants des sous-traitants et j'ai constaté qu'il y avait une volonté des différents partenaires d'accompagner ceux qui vont évidemment être très sollicités dans le cadre du plan du groupe. Ce dernier doit également prendre une décision en ce qui concerne le lancement de l'A 350.

Enfin, se pose la question de l'aide à la réalisation de tel ou tel avion et, plus précisément, de l'aide à la recherche. Le Gouvernement n'a pas oublié votre suggestion sur l'utilisation des avances remboursables. Nous sommes actuellement en discussion avec le groupe pour voir comment l'aider à développer son prochain avion et comment l'accompagner dans sa croissance.

M. Michel Bouvard – Vous ne m'avez pas répondu sur l'eurovignette ni sur les crédits PPP.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances – Vous n'avez pas répondu non plus sur le chèque transport, disposition à propos de laquelle nombre des membres de notre commission sont réservés. Il existe déjà le chèque restaurant et le CESU, est-il vraiment opportun de créer un nouveau dispositif ? Comment l'État a-t-il par ailleurs prévu de compenser financièrement la perte de cotisations sociales ? Comment le dispositif sera-t-il étendu aux collectivités locales, aux hôpitaux et à la fonction publique. Sur tous ces sujets, nous sommes un peu dans le brouillard. Le président de la Jeune chambre économique, qui assiste à nos travaux, nous a également interrogés à ce propos car les entreprises se posent beaucoup de questions.

M. le Ministre – Avec l'accord de Bercy et compte tenu des incertitudes quant à la montée en puissance du dispositif, 10 millions d'euros ont été inscrits dans le budget transport au titre des chèques transport.

S'agissant du temps de travail dans le transport routier, la consultation des partenaires sociaux se poursuit. L'objectif est d'aboutir avant la fin de l'année à un nouveau décret en conseil d'État, qui ne pourra toutefois être rétroactif.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances – Je pense que le débat sur le transport reste encore à mener.

M. Philippe Folliot – Pour l'UDF, la politique des transports est fondamentale pour la performance économique de nos entreprises, pour la qualité de vie de nos concitoyens, pour ces enjeux environnementaux forts liés au réchauffement de la planète, pour l'impact social de l'augmentation du prix de l'énergie sur la vie quotidienne des Français. C'est pour ces raisons que nous nous interrogeons sur certains choix, mais aussi sur certains non-choix de ce budget.

Je ne reviendrai pas sur le problème des retraites à la SNCF, sur les inquiétudes quant au financement de l'AFITF après 2008, sur l'impact des retraites sur les taxes aériennes, sur le transport combiné, le ferroutage, les autoroutes de la mer, sur la sécuritaire aérienne ou sur le chèque transport. Je souhaite plutôt insister sur les questions liées à la qualité des infrastructures et à l'aménagement du territoire.

Vous vous êtes félicité, monsieur le ministre, que 25 % seulement des investissements soient consacrés à la route et qu'un effort de rattrapage soit effectué au profit des autres modes de transport. Mais vous avez aussi observé que la situation dans le Sud-Ouest était intenable, faisant ainsi allusion aux retards en infrastructures routières et autoroutières dans cette région, en particulier pour la traversée des Pyrénées. On ne saurait oublier par ailleurs que Castres-Mazamet est la seule agglomération de 100 000 habitants à ne disposer ni d'autoroute, ni de TGV, ni d'aéroport international.

Ma première question porte donc sur les perspectives de désenclavement de cette agglomération par rapport à Toulouse et plus généralement sur la stratégie que le gouvernement entend développer pour aider les bassins d'emploi qui demeurent totalement enclavés. Ce désenclavement interviendra-t-il dans le cadre d'un financement public par le biais d'un contrat d'itinéraire ou bien sera-t-il possible de recourir, notamment pour la partie entre Puylaurens et Toulouse, à une concession et à un partenariat public-privé ? Pourriez-vous aussi nous en dire davantage sur les décisions qui ont été prises à propos de l'A68 et de la RN88 ?

S'agissant du désenclavement ferroviaire, on pourrait qualifier la liaison Mazamet Toulouse de LPV – ligne à petite vitesse – car les trains ne peuvent y circuler à plus de 60 km/heure. Quels moyens spécifiques l'État a-t-il prévu d'engager pour résorber ces difficultés, s'agissant d'un bassin d'emploi qui ne dispose ni d'autoroute ni d'aéroport ?

Je nourris par ailleurs quelque inquiétude à propos des crédits de l'ex-FIATA, quant à la diminution des interventions pour le financement de certaines lignes. Il faut veiller, au moment des renégociations, à ce qu'elles demeurent régulières.

Je veux aussi rappeler notre attachement aux questions relatives à l'environnement, en vous interrogeant sur la façon de mieux prendre en compte la problématique des biocarburants et celle du vélo en ville.

Enfin, comment entendez-vous concilier l'efficacité de la politique de sécurité routière avec l'assouplissement annoncé des règles du permis à points ?

Mme Marcelle Ramonet – Vous avez déjà répondu, monsieur le ministre, à mes interrogations sur la création d'une autoroute de la mer sur la façade atlantique. Ce budget accorde une forte priorité à la promotion de la sécurité dans tous les modes de transport, notamment à la sécurité maritime, et je vous en remercie.

En ce qui concerne la concrétisation du projet de TGV Paris-Quimper et Paris Brest en trois heures, attendue par tous les Bretons, j'aimerais connaître l'état des lieux ainsi que les moyens budgétaires dégagés pour concourir à la réussite de cet objectif.

Mme Geneviève Gaillard – Avant de poser mes deux questions, je veux rappeler quelques chiffres : les gaz à effet de serre ont augmenté de 2 % par an depuis 1990 ; 30 000 décès anticipés sont dus chaque année à la pollution atmosphérique urbaine ; la prévalence des maladies allergiques respiratoires a doublé en vingt ans ; 55 % des accidents mortels au travail sont des accidents de la circulation ; selon l'OMS, le coût annuel de la pollution est évalué en France à 67 euros par habitant ; la congestion routière nous coûte chaque année 1 % du PIB national.

La loi sur l'air obligeait les villes de plus de 100 000 habitants à appliquer un plan de déplacements urbains. Ces PDU ont permis de prendre conscience de l'importance de favoriser les déplacements durables par des politiques urbaines cohérentes et audacieuses.

Les agglomérations de moins de 100 000 habitants, qui représentent à elles seules plus de 12 millions de personnes, se sont également investies puisque 98 PDU volontaires ont été adoptés en 2005. Pourtant vous avez supprimé en 2003 l'aide à la mise en place de ces plans. Or on sait que le développement des transports en commun nécessite que la détermination des élus des agglomérations grandes et moyennes soit soutenue afin qu'ils renouvellent effectivement les systèmes de transport.

Ce projet de budget confirme l'absence de subventions aux projets de transports collectifs en site propre comme aux PDU. Vous avez certes annoncé une enveloppe supplémentaire de 50 millions d'euros pour les transports en site propre mais elle ne concerne que des projets fermés.

Pour compenser ces suppressions de crédits, on avait jusqu'ici pu mobiliser le FNADT dans le cadre des contrats de plan État-régions, mais il semble que les conditions posées aux préfets dans le cadre des négociations sur les contrats de projets fassent apparaître la possibilité de subventions forfaitaires uniquement pour les agglomérations de plus de 400 000 habitants. Cela signifierait tout simplement que, pour l'État, la mobilité durable n'est plus digne d'intérêt dans les agglomérations de taille inférieure. Pouvez-vous confirmer ces informations et indiquer quelle politique de transport en commun vous envisagez pour inciter les collectivités à mener à bien leur programme de développement de transports durables ?

Enfin, alors que la part du transport de marchandises par route était de 63 % en 1985, elle a atteint 84 % en 2003. Pourtant, on sait aujourd'hui que ce mode de transport est à l'origine d'importants coûts externes supportés par la société et non par les transporteurs. Avez-vous par conséquent l'intention d'instituer une éco-redevance dont le produit pourrait être affecté aux autres modes de transport et faire ainsi progresser le rééquilibrage modal ?

M. le Ministre – Je veux dire à M. Folliot combien il apparaît prioritaire de veiller à l'accessibilité de l'agglomération de Castres Mazamet.

En ce qui concerne le fer, c'est dans le cadre des travaux de régénération destinés à réduire les ralentissements qu'il doit être possible d'améliorer les choses.

S'agissant de la route, pour la RN126, la mise à deux fois deux voies de la déviation de Puylaurens est en cours pour une mise en service prévue en 2008. Les travaux de la rocade nord-ouest ont été réalisés. Les travaux pour la liaison Soual-Castres devraient débiter l'an prochain, pour une durée de trois ans, avec une section rase campagne dont la DUP devrait intervenir en janvier prochain. Les aménagements prévus sur la RN112 seront également conduits.

Vous m'avez aussi interrogé sur la manière de moderniser substantiellement la RN126 entre Castres et l'A68. En effet, une concession permettrait de réaliser l'opération beaucoup plus vite et d'assurer ainsi une liaison satisfaisante entre cette ville et l'agglomération toulousaine, d'autant qu'un certain nombre de groupes industriels s'interrogent sur la pérennité de leur présence dans l'agglomération si cet aménagement n'intervient pas rapidement. Les conclusions techniques montrent qu'il est possible de procéder par voie de concession et j'ai demandé au préfet de région de voir s'il était possible d'obtenir l'accord des différentes collectivités. Compte tenu des réalités économiques, il semble que le contentieux politique soit assez large et j'ai donc bon espoir de pouvoir lancer cette opération.

N'ayez aucune inquiétude sur les lignes d'aménagement du territoire : les crédits figurent au budget 2005, y compris pour les conventions renouvelables. J'ai bien compris au cours du débat de l'an dernier qu'il s'agissait d'une priorité du Parlement et j'ai demandé que l'on en tienne compte cette année lors de la préparation du budget. Cela donnera en particulier les moyens d'accompagner la liaison Castres-Paris mais aussi celle, qui nous est chère à tous deux, entre Castres, Rodez et Lyon.

La mobilisation est forte en Bretagne en faveur du TGV. L'enquête publique s'est déroulée entre mai et juillet derniers. J'ai bon espoir que les discussions entre l'État et les collectivités territoriales aboutissent sur le financement de la partie de 180 km entre l'est du Mans et l'est de Rennes. Le lancement de ce projet, d'un montant de 2,2 milliards d'euros, devrait donc pouvoir intervenir comme prévu en 2009. Ce sera bien évidemment un atout pour la Bretagne et pour les Pays de la Loire.

M. Pierre Méhaignerie, président de la commission des finances – Les clés de financement seront-elles les mêmes que pour le TGV-Est ?

M. le Ministre – Oui.

Mme Gaillard a évoqué les réseaux de transport en commun en site propre. Le premier ministre a répondu favorablement à la demande des présidents de région que les préfets de région disposent de plus de latitude dans leurs discussions avec les différents interlocuteurs. Les TCSP font évidemment partie des sujets concernés.

J'ai par ailleurs souhaité qu'une réflexion soit conduite sur la façon de prendre en compte la dimension environnementale dans le montant des péages autoroutiers. Je disposerai en décembre des premières analyses du groupe de travail dirigé par Jean-Pierre Beltoise et je pourrai alors faire des suggestions.

Si nous voulons, à infrastructures constantes, améliorer le rendement global, il nous faut réfléchir à la prise en compte du niveau de pollution du véhicule mais aussi à une tarification en fonction des horaires et des encombrements car il serait absurde d'en rester à un système uniforme alors que certains peuvent choisir leurs horaires. C'est une des conclusions que j'ai tirées du grand débat public sur la vallée du Rhône, pour laquelle nous aurons des décisions à prendre au regard des difficultés de circulation que l'on y rencontre.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont – La grande majorité des 16 180 km de routes nationales transférées aux départements n'ont bénéficié que de travaux *a minima* les années passées. Les moyens afférents transférés aux conseils régionaux sont également *a minima* – 185 millions d'euros – alors que ces axes nécessitent d'importants travaux d'aménagement et d'entretien.

Or, en vertu du principe de décroisement, les départements vont devoir assumer seuls ce volet routier, l'État faisant également seul son affaire de la question des routes nationales. Mais il semble que ce principe soit d'ores et déjà mis à mal. En effet, le début des discussions sur les futurs contrats d'itinéraires font apparaître une sollicitation des collectivités territoriales en fonds de concours pour, nous dit-on, accélérer les programmes qui risquent à défaut de s'étaler fortement dans le temps compte tenu de la situation budgétaire tendue de l'État. Trouvez-vous normal, Monsieur le ministre, que le décroisement ne fonctionne que dans un sens ?

Sans revenir sur la situation dans laquelle se trouve l'AFITF à la suite de la vente des sociétés d'autoroutes, je veux vous faire part de mon inquiétude quant à l'avenir du financement des grandes infrastructures, non pas seulement routières puisque 55 % des moyens de l'AFITF sont consacrés aux autres modes de transport. Pourriez-vous me rassurer et me dire franchement si les projets de ligne à grande vitesse ont une véritable chance de voir le jour ou s'ils relèvent plutôt de l'effet d'annonce ? Je pense en particulier au projet actuellement soumis au débat public de liaison Limoges-Paris via Poitiers, essentiel et urgent pour que le centre du pays ne reste pas exclu du réseau à grande vitesse après l'abandon regretté du POLT lors du CIADT de décembre 2003. Je m'interroge d'autant plus à ce propos que vous n'avez pas parlé de ce projet autour duquel les élus de tous bords de l'ensemble de la région sont mobilisés.

Pour conclure sur une note plus positive, j'ai relevé avec intérêt vos propositions sur l'avenir des parcs : on peut me semble-t-il souscrire à l'idée d'une gestion au plus près des réalités de chaque département.

Mme Chantal Brunel – Le schéma directeur d'Île-de-France de 1994 a confirmé le rééquilibrage à l'est de la région en s'appuyant sur la poursuite de l'aménagement de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Ce territoire, qui accueille de nombreuses entreprises françaises et étrangères de renommée mondiale a donc un intérêt national et doit leur offrir des conditions de circulation adaptées à leur développement. En outre, Marne-la-Vallée présente un potentiel considérable pour la politique de création de logements que favorise le gouvernement. Mais il est pour cela impératif de faire des efforts en matière de transport.

Le projet de loi de finances pour 2007 prévoit de prendre charge le financement des voiries primaires des villes nouvelles. Je souhaite donc savoir si l'achèvement de la voirie primaire de Marne-la-Vallée est bien inscrit dans cette mission de politique publique. Je pense en particulier à la desserte de la cité Descartes à Champs-sur-Marne, à la déviation de Chanteloup-Montévrain, à la desserte de la ZAC de la Malnoue à Émerainville, à l'avenue de l'Europe à Bussy-Saint-Georges et aux aménagements de la route départementale 418 à Saint-Thibault-des-Vignes. Pouvez vous confirmer les montants prévus et le calendrier envisagé pour ces infrastructures ?

M. Yves Deniaud – Je me réjouis, monsieur le ministre, que vous ayez confirmé que, pour la première fois, les contrats de plan en cours seraient intégralement exécutés. Pouvez-vous confirmer que dans ce cadre les deux opérations prévues pour la RN12 – doublement de la déviation d’Alençon, acquisitions foncières et travaux de rétablissement de Saint-Denis-sur-Sarthon – seront bien exécutées ?

Par ailleurs, on avait annoncé pour la fin de l’année la sortie des PDMI de cet itinéraire. Pouvez-vous nous dire où l’on est exactement car un certain nombre d’opérations sont à prévoir, en particulier la liaison Dreux-Nonancourt, la déviation de Verneuil-sur-Avre et la jonction avec l’Orne, la déviation de Sainte-Anne et Saint-Maurice-les-Charancey, ainsi que toutes les opérations qui doivent être réalisées dans la Mayenne ?

M. Jacques Desallangre – Monsieur le ministre, vous avez fait des partenariats public-privé une mesure phare de votre politique, avec l’objectif affiché de pallier l’insuffisance des crédits publics en permettant à des fonds privés de s’investir. Mais l’exemple d’un projet sur l’aéroport de Brive suscite mes doutes quant à l’efficacité de ce dispositif. En effet, alors qu’un PPP a été signé avec le groupe Vinci, ce dernier semble désormais considérer que les dépenses ont été sous-estimées et que sa rémunération s’en trouve menacée, et il demande donc aux collectivités locales de financer la différence, y compris par un emprunt. Pourtant, la venue de Vinci avait précisément été présentée comme une solution permettant que l’opération ne coûte rien aux collectivités publiques. Aujourd’hui, l’objectif semble être de sauvegarder le retour sur investissement de l’investisseur privé par l’implication des collectivités locales. Confirmez-vous ces informations ? Quelles conclusions en tirez-vous ?

M. le Ministre – Vous me permettrez, madame Pérol Dumont, de ne pas revenir sur la décentralisation : nous commençons à connaître votre refrain... J’indique simplement que, conformément à la loi, nous avons inscrit à l’euro près dans les crédits de transferts les sommes précédemment dépensées par l’État pour les routes qui ont été transférées.

Je confirme par ailleurs que le décroisement joue dans les deux sens. L’environnement est totalement nouveau : alors qu’il était très important au cours des années précédentes, les régions n’ont désormais plus à discuter de ce sujet avec l’État. Les départements ont la gestion des routes qui ont été départementalisées et l’État élabore les PDMI. J’ai demandé à la direction générale des routes que cette élaboration, qui doit s’étaler sur le premier semestre 2007, se fasse en concertation avec les élus car fixer les PDMI sans en parler aux collectivités territoriales n’aurait aucun sens. Pour autant, cela ne signifie pas que ces dernières vont être sollicitées : les PDMI ne sont pas le résultat d’une négociation financière, ils sont établis en fonction des priorités et des suggestions des uns et des autres.

En ce qui concerne la ligne à grande vitesse Limoges-Poitiers, je confirme que le débat public est en cours. Il s’achèvera le 29 décembre. L’étape suivante sera la décision du maître d’ouvrage RFF, qui définira ensuite le cahier des charges des infrastructures, qui sera confirmé par une décision ministérielle. Il conviendra alors de mener les études préalables. Je confirme que l’État a la volonté de réaliser cette opération.

J'indique par ailleurs à Mme Brunel que les crédits relatifs à la voirie primaire des villes nouvelles relèvent des engagements pris dans le cadre du contrat de plan 2000-2006 entre l'État et la région Île-de-France : 38 millions d'euros étaient inscrits à ce titre, financés par l'État et la région. En accord avec le conseil régional, cette enveloppe a été abondée et l'engagement total a été porté à 60,88 millions d'euros. La progression des crédits est arrêtée chaque année au mois de juin par un comité État-régions sur la base des dossiers présentés par les établissements publics d'aménagement.

Ainsi, en 2006, la programmation a inclus la déviation de Chanteloup-Montévrain, pour un montant de 6,2 millions, ce qui porte le total des engagements pour Marne-la-Vallée au cours de la période 2000-2006 à 31,23 millions d'euros, dont 15,61 millions pour l'État. Au titre de 2007, l'État engagera des financements dans le cadre des futurs contrats de projets. Nous verrons comment se concrétiseront nos discussions avec la région.

Je vous confirme, Monsieur Deniaud, que les financements destinés au doublement de la déviation nord-ouest d'Alençon et de la déviation de Saint-Denis-sur-Sarthon seront maintenus dans le volet routier du contrat de plan État région. S'agissant plus généralement de la RN12, l'élaboration du PDMI se poursuit et les consultations des élus devraient intervenir d'ici la fin de l'année. L'objectif est de compléter cet itinéraire à deux fois deux voies en privilégiant l'aménagement de sections en continuité, conformément à votre souhait que les opérations soient cohérentes pour être efficaces.

S'agissant du nouvel aéroport de Brive, je rappelle à M. Desallangre que Vinci intervient dans le cadre d'un appel d'offres et doit donc respecter un certain nombre d'engagements. Mes services examineront la situation et je vous apporterai ultérieurement une réponse complémentaire.

M. Gérard Voisin – Ma première question revêt un caractère quasi rituel : le montant des crédits prévus en 2007 pour la réalisation du tiers central de la route Centre-Europe Atlantique est-il de nature à rassurer les élus et les habitants quant à l'achèvement rapide de cette infrastructure importante pour le centre de la France ?

Ma deuxième question a trait au transfert des aéroports d'intérêt régional, opéré par la loi de décentralisation d'août 2004. Je voudrais être certain que les préfets de région, qui doivent y procéder d'ici le 31 décembre, auront les moyens de s'assurer que les nouvelles conditions d'exploitation respecteront bien l'impératif absolu qu'est la sécurité aérienne.

Mme Annick Lepetit – Le cas de l'Île-de-France est significatif de la façon dont a été conduite la nouvelle phase de la décentralisation. Je ne reviendrai pas sur l'amendement rocambolesque de M. Devedjian, qui a retardé de plusieurs mois le transfert au STIF des compétences en matière de transports publics. Je dirai seulement que les compensations financières de l'État ne sont toujours pas à la hauteur, et empêchent l'exercice de ces nouvelles compétences. Un simple exemple : l'État a promis 400 millions d'euros sur dix ans pour le renouvellement du matériel roulant de la RATP et de la SNCF. C'est largement insuffisant, compte tenu de l'ampleur du trafic et de la vétusté du réseau.

L'exécution du contrat de plan Etat-région ne sera pas achevée au 31 décembre prochain, l'État étant encore redevable de 800 millions d'euros. Onze projets au moins sont bloqués de ce fait. Quant au futur contrat de projets, l'État propose de ne verser que 650 millions d'euros pour les transports collectifs, de sorte qu'aucun projet d'envergure ne pourra être lancé, qu'il s'agisse de la modernisation des RER B, C et D ou du dédoublement de la ligne 13 du métro, seule solution à son engorgement permanent. Je vous avais interrogé le 4 juillet, monsieur le ministre, sur ce dernier dossier, mais la lecture de votre projet de budget me laisse deviner quelle sera la réponse...

M. Yves Coussain – La de la RN 122, qui relie Massiac à Figeac en passant par Aurillac, a été maintenue dans le réseau national, est à la fois urgente et indispensable au développement du bassin d'Aurillac. Il était question, au moment où la décision de maintien a été prise, de mettre à deux fois deux voies la partie de cette route – ainsi que de la départementale 802 – servant de barreau de liaison entre l'A70 et l'A20. Peut-on envisager que soit au moins réalisé dans des délais rapprochés, par exemple dans le cadre du contrat de projets, le contournement d'Aurillac ?

Par ailleurs, le CIADT du 18 décembre 2003 avait décidé d'abandonner le projet de ligne pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et de mettre à l'étude la réalisation d'une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges, qui mettrait cette dernière à moins de deux heures de Paris. Le débat public, lancé en septembre, doit se clore à la mi-décembre, et les collectivités concernées ont annoncé leur soutien, politique et sans doute financier, au projet. Aussi M. Marsaud souhaite-t-il que le Gouvernement dise s'il entend l'inscrire au schéma national des trains à grande vitesse, précise le calendrier de sa réalisation et les modalités de son financement, notamment en ce qui concerne les collectivités territoriales.

M. Joël Beaugendre – Je salue, tout d'abord, la décision du ministre de prolonger l'exploitation par la chambre de commerce des infrastructures aéroportuaires de la Guadeloupe, car elle est de nature à garantir leur modernisation et leur développement.

Si la mise en œuvre de la loi de programme pour l'outre-mer a enrichi le dispositif de continuité territoriale, le prix des billets d'avion et le coût du fret n'ont pas subi de baisse sensible. Pouvez-vous faire le point, monsieur le ministre, de l'exécution des obligations de service public des compagnies aériennes, ainsi que des travaux de la mission interministérielle sur les pratiques de ces compagnies ? Il semble notamment que l'obligation, récemment validée au niveau européen, de réduire le prix du billet d'avion en cas de voyage motivé par le décès d'un proche, ne soit pas appliquée. Le Sénat a voté une disposition permettant l'octroi d'aides directes aux personnes concernées, mais comment sera-t-elle financée ?

M. Yannick Favennec – Mon collègue de l'Orne ayant évoqué le dossier de la RN 12, je ferai de même, mais d'un point de vue mayennais... Le tronçon compris entre Pré-en-Pail et Ernée est très important pour l'avenir du nord du département, car nombre d'entreprises conditionnent leur maintien, leur développement, voire leur installation à l'existence d'une infrastructure routière moderne, performante et sécurisée.

La mobilisation des élus et des acteurs économiques a permis d'obtenir que la RN 12 reste dans le giron de l'État, mais celui-ci apportera-t-il les financements nécessaires à sa modernisation ? Vous m'aviez donné en juin, monsieur le ministre, certaines assurances, notamment dans la perspective du prochain plan de développement et de modernisation des itinéraires, mais la Mayenne n'est-elle pas trop loin de Nantes pour être perçue comme prioritaire par le préfet de région ? Pouvez-vous me confirmer qu'il y aura, dans le prochain PDMI, des crédits fléchés pour le tronçon en question, et en particulier pour le rond-point de Saint-Georges-Buttavent et le contournement d'Ernée ?

M. Jean Proriol – Les deux grandes routes qui traversent la Haute-Loire restent nationales, conformément au souhait des élus et des habitants du département. S'agissant de la RN 88, la déclaration d'utilité publique de la déviation du Puy-en-Velay avait été signée en 2000 par M. Jospin, mais elle ne sera pas achevée avant deux ou trois ans : dix ans pour réaliser le contournement d'une ville moyenne, c'est beaucoup ! Quant à l'achèvement de la liaison Brioude-Lempdes par la RN 102, elle aura pris onze ans dans le meilleur des cas... N'est-il pas possible d'accélérer les procédures, et surtout les travaux ?

M. Thierry Mariani – Ma question est double, et a trait à la circulation autoroutière dans la vallée du Rhône.

Afin de désengorger l'agglomération d'Orange et de mieux desservir le Haut-Vaucluse, un nouvel échangeur pourrait être réalisé sur le territoire de la commune de Piolenc, où existe déjà une entrée avec péage en direction du sud. Cette opération nécessiterait la réalisation d'une collectrice sur l'autoroute A7, mais n'imposerait aucune construction d'ouvrage. Il faudrait simultanément prévoir la construction d'une entrée dans la direction du nord, peu coûteuse puisqu'elle ne nécessiterait ni construction d'ouvrage ni acquisition foncière.

Par ailleurs, l'autoroute A7 est actuellement saturée un grand nombre de jours dans l'année entre Orange et Valence. Dès 2001, le ministre de l'époque annonçait l'ouverture d'un débat public. Il aura fallu cinq ans pour qu'il s'ouvre effectivement, et je vous remercie d'avoir honoré cette promesse qu'aucun de vos prédécesseurs n'avait tenue. Ce débat est clos depuis le 26 juillet, et deux hypothèses s'offrent à nous : l'aménagement d'une nouvelle autoroute ou le doublement des voies existantes. Je dois vous dire que nous sommes très réservés sur cette dernière solution, qui serait source de nuisances aggravées.

M. Richard Cazenave – J'ai été très étonné que, lors de la récente réunion des représentants des collectivités territoriales à la préfecture de la région Rhône-Alpes, personne, pas même le préfet, n'ait évoqué la réalisation de la ligne à grande vitesse Grenoble-Lyon, alors que ces deux villes sont actuellement à plus d'une heure l'une de l'autre par le train, contre moins de deux heures pour aller de Lyon à Paris ! Où en est la réflexion de l'État sur cette question cruciale ?

M. Maxime Bono – M. Launay m'a chargé d'évoquer la question des ralentissements qui frappent quelque 1 500 kilomètres de voies de chemin de fer, notamment en zone rurale. Les crédits annoncés sont loin d'être à la hauteur de l'effort qui serait nécessaire pour les résorber. Or, la SNCF dispose, en interne, des outils et des moyens pour réaliser les travaux nécessaires. Le dernier chantier de traverses en bois, à Biars-sur-Cère dans le lot, est prêt à accroître son plan de charge si on le lui demande. Le fera-t-on ?

M. Daniel Paul – La ligne de chemin de fer Le Havre-Paris, du fait des encombrements à l'entrée en Île-de-France, subit à certaines heures des ralentissements considérables, le moindre incident étant source de retard. Que fait-on pour résoudre ce problème ?

D'autre part, le Gouvernement a fait du RIF un moyen de reconquête pour le pavillon national, en dépit de l'opposition de tous les syndicats de marins et officiers à ce qu'ils considèrent comme un pavillon de complaisance. Les armements ont déjà obtenu de l'État : le remboursement des cotisations sociales ENIM, l'exonération de la taxe professionnelle, le remboursement des cotisations à la CAF des marins, l'exemption des cotisations ASSEDIC, des aides financières pour compenser la loi sur les 35 heures, la création de la taxe au tonnage. Mais cela ne leur suffit pas, et l'on sait en outre que la Cour de justice de Luxembourg considère que le privilège de nationalité du capitaine et de son suppléant est incompatible avec le droit communautaire.

L'enjeu est le maintien et le développement de l'emploi des marins et officiers français, mais aussi le respect des normes sociales et la préservation du lien entre les personnels et l'armateur. Quelles initiatives le Gouvernement entend-il prendre à cette fin ?

M. Hervé Mariton, rapporteur spécial – Je voudrais obtenir, pour ma part, des précisions sur la modernisation en cours du fichier national des permis de conduire, et en particulier sur la possibilité qui sera donnée aux conducteurs de consulter sur Internet le nombre de points qui leur reste.

Je ferai observer par ailleurs que l'article 10 de la loi du 12 juin 2003 prévoit un rapport annuel au Parlement sur l'utilisation du produit des amendes, mais que cela fait quelques années que nous ne l'avons pas reçu...

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis – La mission d'information de l'Assemblée sur la sécurité de la navigation aérienne avait proposé, à l'unanimité, que soit réunie régulièrement une conférence parlementaire sur ce thème. Le Gouvernement entend-il donner suite à cette recommandation ?

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques – Nous en avons terminé avec les questions. Monsieur le ministre, vous avez la parole.

M. le Ministre – Les crédits relatifs à la partie centrale de la route Centre-Europe Atlantique, monsieur Voisin, sont en place, et les travaux ne seront donc pas retardés par des contraintes d'ordre financier.

Le débat public sur la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges est en cours, et les étapes suivantes seront, comme je l'ai dit, la décision du maître d'ouvrage RFF, l'établissement du cahier des charges, le lancement des études préliminaires.

S'agissant du STIF, les réunions de travail ont été, à ce jour, constructives, et je trouve hors de propos et dépourvu de pertinence le discours polémique tenu par Mme Lepetit, qui tranche avec les autres interventions entendues ce matin. En la matière, l'État a fait largement son devoir, et aucun projet de transport collectif n'est interrompu en Île-de-France du fait d'un financement insuffisant de l'État, contrairement aux mensonges répandus depuis quelques mois par Mme Lepetit et ses amis politiques en Île-de-France (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste*). Quand on sait tout ce que l'État a fait, au cours des dernières années, pour les transports franciliens, il y a des limites à ne pas dépasser dans la polémique.

M. Charles de Courson, rapporteur spécial – Très bien !

M. le Ministre – Plus d'un milliard est prévu – et peut-être y aura-t-il même davantage – dans le cadre du contrat de projets, ce qui contribuera notamment à renouveler le matériel roulant. La volonté de l'État est d'aboutir à une conclusion positive, et il ne faut pas présenter les choses de façon caricaturale. Je n'accepte pas, je le répète, que l'on dise que des projets ont été stoppés pour financement insuffisant de la part de l'État, et je tenais à ce que cela figure au compte rendu.

Quant à la ligne 13, sa modernisation rencontre certains problèmes techniques, notamment pour le projet Ouragan de régulation du trafic, que la présidence de la RATP considère comme prioritaire et qui est susceptible de s'intégrer dans le contrat de projets État-région.

Concernant la RN 122, chère à M. Coussain, nous avons pris le parti d'une mise à deux fois deux voies. Un avenant au volet routier du CPER a été signé en 2005. Dans ce cadre, l'achèvement du tunnel du Lioran, qui sera ouvert avant l'été, a été privilégié, ainsi que l'aménagement de la section Les-Quatre-Chemins-Aurillac. L'État a abondé sa participation grâce à un redéploiement de crédits. Quant à l'aménagement du carrefour de Comblat à Vic-sur-Cère, il devrait être également réalisé dans le courant de 2007. Enfin, la route de Figeac à Montfaucon est certes départementale, mais de bonne qualité tout de même.

Je confirme que la ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges figure sur la carte arrêtée par le CIADT du 18 décembre 2003.

S'agissant de la continuité territoriale avec l'outre-mer, nous veillons naturellement à ce que soient mises en œuvre les orientations décidées. L'un des principaux motifs de mécontentement étant le niveau trop élevé des prix des billets d'avion en période de pointe, le Gouvernement envisage d'assouplir les conditions de service public afin d'accroître l'offre. En cas de deuil familial, les obligations de service public, telles que révisées en juin 2005, prévoient un accès privilégié des proches du défunt au premier vol disponible, aux conditions les plus avantageuses. Les régions qui le souhaitent peuvent, en outre, apporter une aide directe à leurs ressortissants qui se trouvent devoir prendre l'avion pour cette raison. Le projet de loi portant diverses dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'outre-mer, adopté par le Sénat et qui viendra prochainement en discussion à l'Assemblée, a été enrichi d'un amendement permettant aux collectivités de recourir à cette fin à la dotation de continuité territoriale.

Je confirme à M. Favennec que nous avons bien pour objectif de compléter la mise à deux fois deux voies de la RN 12, en privilégiant pour ce faire les sections en continuité.

Pour ce qui est de la déviation du Puy-en-Velay, évoquée par M. Proriol, j'ai la faiblesse de penser que nous touchons au but. Devrait être achevée, en outre, au cours de l'année 2007, la liaison entre la RN 88 et la départementale 103. Quant aux autres sections, les études de détail sont achevées. Pour le reste, il faudra intégrer les sections prioritaires au PDMI à partir de 2008-2009.

M. Jean Proriol – Et la RN 102 ?

M. le Ministre – Les opérations prévues au contrat de plan seront réalisées.

M. Jean Proriol – Cela fait 1,5 million d'euros sur 10 millions !

M. le Ministre – Les CPER prennent fin juridiquement à la fin de cette année, mais de nombreux travaux se poursuivront en 2007, voire, exceptionnellement, en 2008. Je répète que les engagements de l'État seront tenus à l'euro près – sauf décision explicite de renoncer à telle ou telle opération ou de transférer ses crédits sur telle autre.

M. Mariani devrait avoir satisfaction, car nous travaillons avec ASF sur la question de l'échangeur d'Orange-Nord, et des modalités de la participation de cette entreprise à cette opération nécessaire. Pour ce qui est de sa deuxième question, nous examinons actuellement le contenu du débat public, et nous en tirerons les conclusions dans le délai légal imparti.

Quant à M. Cazenave, je puis l'assurer que les phasages que nous réalisons concernant l'aménagement de l'accès au tunnel international devront prendre en compte la question de la liaison Lyon-Grenoble.

Le plan de régénération des lignes du réseau de la SNCF devrait permettre de résoudre le problème soulevé par M. Bono au nom de M. Launay.

Le dispositif relatif aux cotisations sociales ENIM a été notifié à la Commission européenne, qui lie cette question à celle de la nationalité du capitaine.

M. Daniel Paul – Et de son suppléant !

M. le Ministre – Tout à fait. Les discussions se poursuivent, et le Gouvernement a saisi le Conseil d'État de la question de la compatibilité entre le droit communautaire et notre ordre juridique interne, compte tenu des responsabilités spéciales que celui-ci confie aux capitaines de navires.

Quant à la liaison ferroviaire entre Paris et Le Havre, les difficultés dont vous avez fait état, monsieur Paul, devraient se régler grâce aux travaux – notamment de signalisation – réalisés dans le cadre de l'opération « Liaison rapide Normandie-Val-de-Seine ».

Le site Internet que les conducteurs pourront interroger pour connaître le nombre de points qui leur reste sera opérationnel au 1^{er} juillet 2007. La refonte du fichier national sera financée par une partie du produit des amendes. Quant aux rapports relatifs à l'utilisation de celles-ci, je vous accorde qu'il n'est pas normal que le dernier remonte à 2003, et je vous promets que nous allons hâter la rédaction du prochain.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis – Vous n’avez pas répondu à ma question sur la conférence parlementaire, préconisée par la mission d’information de l’Assemblée sur la sécurité aérienne.

M. le Ministre – Je n’y suis pas du tout hostile, mais veillons à ne pas créer trop de nouvelles structures. Peut-être faut-il examiner la question avec les commissions compétentes du Parlement.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques – En effet. C’est quelque chose que nous pouvons organiser en commun avec le ministre, compte tenu de la disponibilité qu’il vient de manifester.

Mme Odile Saugues, rapporteure pour avis – Merci de votre réponse.

M. Maxime Bono – Avant que la réunion ne s’achève, je voudrais m’élever contre le ton sur lequel le ministre a répondu à Mme Lepetit.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques – Celui que Mme Lepetit a employé n’était pas moins polémique...

M. Maxime Bono – On est en droit de critiquer le contenu de ses propos, non son droit de les tenir.

M. Michel Bouvard, vice-président de la commission des finances – Vous avez indiqué, monsieur le ministre, que le nouveau décret relatif au temps de travail des chauffeurs routiers ne serait pas rétroactif. Mais accepteriez-vous un amendement d’origine parlementaire qui aurait cet effet ?

M. le Ministre – Je crois savoir qu’un tel amendement va être déposé au Sénat.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques – C’est fait.

M. le Ministre – J’ai fait savoir que j’y étais favorable. Le problème devrait donc se régler.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques – Il nous reste, monsieur le ministre, à vous remercier pour la précision avec laquelle vous avez répondu à nos questions.

La séance es levée à 12 heures 55.

La Directrice du service
du compte rendu analytique,

Marie-Christine CHESNAIS